إنترناشيونال نت

International NET

INTERNATIONAL NET

مجلة إقتصادية دورية دولية متخصصة

تصدر من لندن شهريا

وتوزع في جميع أنحاء العالم



International Net June 2005 / Rabii II 1426

إنترناشيونال نت يونيو ٢٠٠٥ / ربيع آخر ١٤٢٦

Summer Offer

2400 L.E.

All fares are excluding applicable taxes

GIFTS 2005
International Net
England

The Studio

Visit Europe
from June – August 2005

on board
EgyptAir

* Geneva
* London
* Munich
* Paris
* Vienna
* Amsterdam
* Berlin
* Brussels
* Düsseldorf
* Frankfurt

just a phone call away

Call 0900 70000 50 p.t./min O
1717 1.00 L.E./mi
for flight information & reservatio



A new *summer* experience

ولنا كلمة

بقلم مستشار التحرير

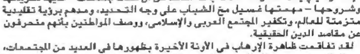


عاصم السيد أحمد

الإرهاب عدو السلام والإسلام

تركز الجهود الدولية والوطنية هذه الأيام على محاربة الإرهاب بسبب ما يخلقه من التخريب وسفك الدماء البريئة، وبعد أن وصل الأمر إلى حد تفجير الأنفس الإرهابية.

لقد إستفحلت ظاهرة الإرهاب، وإنتشرت فى طول البلاد الإسلامية والعربية مما دعا إلى طرق باب العلم الإجتماعى المهتم بالعنف والإرهاب لتحديد الأسباب وبيان الإستراتيجيات المقاومة خاصة بعد التأكد من أن هناك جماعات - لديها نظرياتها وشروحها - مهمتها غسيل مخ الشباب على وجه التحديد، ومدهم برؤية تقليدية متزمتة للعالم، وتكفير المجتمع العربى والإسلامى، ووصف المواطنين بأنهم منحرفون عن مقاصد الدين الحقيقية.



لقد تفاقمت ظاهرة الإرهاب فى الأونة الأخيرة بظهورها فى العديد من المجتمعات، ويعلل البعض سبب ذلك إلى سخط بعض الفئات التى تفضل الموت على الحياة بحجة عدم إحتمال الأوضاع التى يرجعونها إلى المجتمع والقائمين على شئونه.

ويعتبر التفاوت فى نوعية الحياة بين المجتمعات الغنية والفقيرة من أهم الأسباب التى تساعد على إنتشار ظاهرة الإرهاب، وكذا الظلم الذى ينعكس من المعايير المزدوجة التى تسلب الجماعات المقهورة حقوقها الشرعية.

وتزداد خطورة الإرهابيين حتى تصل إلى قوة مدمرة متى وجدوا من ينظم صفوفهم ، كما أن العديد من الأفعال المخالفة لأبسط مبادئ الإنسانية وعدم الإكتراث بحقوق الضعفاء المشروعة تمثلان مصدراً خطيراً لظاهرة الإرهاب التى تعتبر سلاح الطرف الضعيف.

لقد سبق أن تطرق دستور الإتحاد الأوروبى لمشكلة الإرهاب، وذلك بالتصدى لها دون السعى للقضاء عليها، وطالب الدستور الدول الأعضاء بالعمل المشترك لمساعدة الدولة التى تتعرض للهجمات الإرهابية، وذلك عن طريق التعرف على الأسباب التى تؤدى إلى إرتكاب الأعمال الإرهابية، والتى قد تكون بسبب السياسات العنصرية أو عدم العدالة فى المجال الدولى.

وبالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية فقد تكاتفت الجهود الرسمية والشعبية لمحاربة الإرهاب بإعتباره العدو الوطنى الأول، وقد سبق أن أشارت تقارير لوكالات المخابرات الأمريكية والسلطات الأمنية الفيدرالية إلى أن تقديرات المخابرات اليومية الخاصة بالتهديدات الإرهابية المحتملة ضد أهداف داخلية سجلت إنخفاضاً بالمقارنة للعامين الماضيين، وذلك نتيجة للإجراءات الأمنية فى هذا المجال إلا أن ما يثير مخاوف أجهزة المخابرات الأمريكية هو إحتمال حصول التنظيمات الإرهابية على أسلحة بيولوجية وكيميائية دون الكشف عنها، وقد أشار الخبراء إلى أن غزو الولايات المتحدة للعراق قد يدعو الكثير من الإرهابيين إلى السفر بهذه المواد إلى واشنطن والقيام بعمليات إرهابية . ويؤكد العديد من المسئولين الأمريكيين ثقتهم فى تحسن وسائل مكافحة الإرهاب بعدما بدأت فرق مكافحة الإرهاب فى تحسين أسلوبها فى تجنيد العناصر الجالبة للمعلومات، إلا أن الأمن القومى الأمريكى ما زال يعانى عدداً من نقاط الضعف مثل الحدود الطويلة والمنشآت العاملة فى المواد الكيميائية، وكلاهما يعانى من ضعف الإحتياطات الأمنية، وعدم توازن مستوى وكفاءة هذه الإجراءات ، ويخشى المسئولين الأمريكيين من عدم قدرة أجهزتهم على متابعة كل الإحتمالات التى قد لا تصل لها أجهزة المراقبة.

وبالنسبة لحوادث الإرهاب الأخيرة التى شهدتها القاهرة، فقد أكد الدكتور عادل سليمان مدير المركز الدولى للدراسات المستقبلية والإستراتيجية - فى دراسته التى أجراها - أن هناك عوامل داخل المجتمع تسهم فى إفراز أجواء العنف بأشكال مختلفة، ولذا لا بد من التعامل مع العنف بشكل جماعى مشترك قبل أن ينمو ويتحول إلى ظاهرة لا يمكن السيطرة عليها، كما أنه من الضرورى إعادة النظر فى منظومة الأساليب والقوانين التى تحكم حركة المجتمع، ودور الأفراد فى مختلف المؤسسات لكى يشعر المواطن بأنه عضو فى المجتمع يخاف عليه ولا يسعى للإضرار به.

إن العنف هو الدليل على الإحباطات التى يعيشها الفرد منذ طفولته، كما أن التجارب أثبتت أنه عند غياب الشعور بالعدالة والشفافية يحل الإحباط وتسود نماذج العنف، كما أن العقل الإرهابى الذى يدفع الشخص لإرتكاب الأفعال الإرهابية - على أساس أنها جهاد فى سبيل الله - من الصعب فهم مكوناته الأساسية، كما أن الرغبة فى الإنتقام من القهر لا تزول بمرور الزمن بل على العكس تظل كامنة لعقود وقرون.

إن الأمر بخطورته يتطلب العودة إلى المبادئ الأساسية للدين الإسلامى التى تتسم بالبقاء بعيداً عن ثرثرة الهوامش فى عصور الإنحطاط والتهافت الفكرى والجمود المذهبى، كما أنه من الواجب على مؤسسات الإعلام التركيز على عدم نشر كل ما يؤدى إلى إستفزاز الطبقات المحرومة وبث روح الكراهية المتبادلة، وقيام فئات المجتمع المدنى بجهد واع لدعم التضامن بين الفئات المختلفة، كما أن على أجهزة الدولة توفير الثقافة الحقيقية فى المدارس والجامعات، ونشر الوعى الدينى الصحيح، وتكثيف الجهود لإيجاد فرص عمل للشباب كما أن على القطاع الخاص الإسهام فى المجالات الإجتماعية والتعليمية والصحية، ويقع على عاتق المثقفين توعية المجتمع بجميع فئاته بالأولويات، والوقوف فى وجه الفئات التى تسعى لتشويه وإعاقة التقدم فى المجتمع، وعدم الخضوع لصور الإرهاب الفكرى الذى يقف حجر عثرة فى طريق تقدم المجتمع، وأخيراً فإن على كل مواطن غيور على سلامة بلده مواجهة كل ما يسئ لمجتمعه.

إقرأ فى هذا العدد



إنترناشيونال نت International

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة

Periodical International Economic Magazine

AS&A Publishing Limited

Registration No. 04761267

Camden Road .Camden Town London NW1 9DR DX: 57074 Camden Town

مستشار التحرير

عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير

إبراهيم عوض

المستشار القانونى

المستشار محمد محمود بدر المحامى بالنقض

مشرف التحرير

عبد السلام السيد أحمد

المكاتب والمراسلون

جمهورية مصر العربية

القاهرة Tel. +2- 0122586455

اسكندرية Telefax.+2-03-4275117

E-Mail : assem355@hotmail.com

سى جول تليفون : 5745850-03-2+

السويس

* ربان/أحمد بدوى محمول:0123184320 - (2+)

* عبد الرحيم مصطفى محمول: 0124614924 - (2+)

الإسماعيلية

* محمد حسين صالح تليفون:(346081)-(064)-(2+)

E-mail: Fagr1@ hotmail. com.

سوريا

* ربان ابراهيم سليم دير عطانى تليفون وفاكس (+963) - (43) - (711999)

السعودية - جدة

تليفون: (6369985)-(2)-(966+)

فاكس: (6369459)-(2)-(966+)

كندا

* شريف صلاح مختار تليفون: 4167250912 -1+

توزع فى جميع انحاء العالم



HOLDING COMPANY FOR MARITIME & LAND TRANSPORT

PORT SAID CONTAINERS & CARGO HANDLING CO.



Preface:-

According to our development plan, the following objectives have been carried out :-

-Completion of dreding works to receive vessels of 5 th generation.
-Achieving handling volume 569000 TEU.
-Handling rates 25 Box /Hour per crane
-Additional new yard area of 110000 m^2 to increase the total storage area to be 435.000 m^2.
- Adding the 7^{th} gantry crane "Super Post Panamax" in September 2003

Facts at a glance:-

- Container yard	435.000 m^2
- Terminal annual capacity	700.000 TEU
- LCL store	6000 m^2
Capable of stoing contents of	250 TEU
- Reefer Receptacles	360 Unit
- Maintenance shop	600 TEU/ Month
- Rail Facility	1 Terminal

INLAND TERMINAL:

-Was established in Nov. 14 Th 1996 on an area of 50000 m^2 at 10 th of Ramadan, one of the biggest industrial cities in Egypt.
- Using highly advanced equipment .
- Terminal capacity 600 TEU general cargo/ cars
- LCL store area 2000 m^2





COMPUTER SYSTEM:-

- Using most advanced techniques to receive & send ship's data under EDI system and exchanging Baplie, Movins, Codeco and Coarri filles.
- RDT (Radio Data Terminal) is being used to control terminal operation on-line.

CARGO HANDLING:-

- Stroage capacity for Bulk storage capacity 55000 Tons .
- Handling rate 8000 Tons/day
- Two floating stevedoring units with discharging rate 260 T/H each .
- Developing the storage capacity to reach 80000 tons by adding a new seeds silo with capacity 30000 Ton .



EQUIPMENT:-

- Three 41 Tons ship to shore Gantry Cranes .
- Three 60 Tons Post Panamax Gantry Cranes, 44.5m out-reach length capable of handling 16 rows .
- One 60 Tons (Super Post-Panamax) Gantry Crane with 50m out-reach length capable of handling 18 rows .
- Two 80& 100 Tons Mobile Harbor Cranes.
- Six Rubber Tyred Gantry Cranes (RTG) .
- Twenty-Seven Reach Stackers.
- Forty Seven Tractors & Semi-Trailers .

SCOPE 2002 /2003

- Six full reach stackers .
- Eight tractors & semi-trailers .
- two yard cranes transtaine (R.T.G).

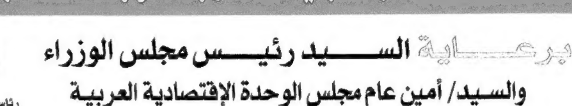
Web site: www.psocho.com
E-mail: info@psocho.com

P.O.Box: 1239 PORT SAID, EGYPT

Tel : 002 066 237151 / 002 066 235662
Fax: 002 066 339347 / 002 066 220419

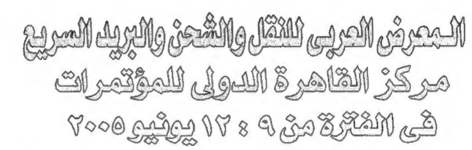
فرص تسويقية كبرى
لشركات وهيئات النقل والشحن والخدمات اللوجيستية

Arab Catex 2005 المعرض العربي للنقل والشحن والبريد



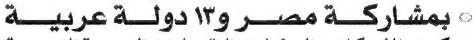
والسيد/ أمين عام مجلس الوحدة الإقتصادية العربية











- كبرى الشركات والهيئات والإتحادات العربية النوعية:
(الموانئ البحرية - الناقلين البحريين - غرف الملاحة - النقل البرى - النقل الجوى)
- شركات المستودعات والتخزين - التخليص الجمركى
التوكيلات الملاحية - مناولة البضائع - التأمين والبنوك
- تشارك فى أكبر معرض متخصص بالمنطقة العربية
- حضور مكثف بالمعرض للمصدرين والمستوردين - الإتحاد العام للغرف التجارية
جمعيات المستثمرين - مجلس السلع الزراعية والمجالس السلعية النوعية
رجال الأعمال من مصر والدول العربية
- خدمات متميزة وفرص استثمارية وتسويقية بالمعرض







فرصة الإشتراك مازالت قائمة

Main Sponsors:









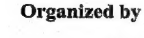


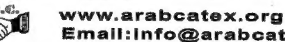












للمشاركة وزيارة المعرض



أجندة إنترناشيونال

* يقام معرض الخبراء الدولي في الفترة من 1 إلى 9 يونيو الجاري ويضم المعرض المؤسسات المتخصصة في صناعة الأجهزة الكهربائية والإلكترونية، وقطاع الحديد والصلب، والصناعات الغذائية والكيماوية ومستحضرات التجميل والأدوية.
* تجتمع الجمعية العمومية للإتحاد المصرى لكرة القدم يوم 10 يونيو الجارى وذلك لإنتخاب مجلس إدارة جديد بعد ما يقرب من عام ونصف على إستقالة مجلس الإدارة المنتخب برئاسة اللواء يوسف الدهشورى.
* تبدأ الجهات القطرية يوم 10 يونيو الجارى الأعمال التحضيرية لقمة الجنوب الثانية لمجموعة الـ77 والصين، وتستضيف الدوحة هذه القمة التى يشترك فى أعمالها قادة ممثلو 132 دولة.
* تنظم المنظمة الدولية بالتعاون مع وزارة الخارجية المصرية مؤتمراً دولياً بالقاهرة فى الفترة من 13 إلى 14 يونيو الجارى، وذلك لإعادة تنشيط عملية السلام فى الشرق الأوسط.
* ينظم مركز دبى للتحكيم الدولى بالتعاون مع غرفة دبى ومركز ألمانيا للتحكيم البحرى مؤتمر الحلول البديلة لفض نزاعات الشحن البحرى (دبى 2005) يوم 13 يونيو الجارى، ويتزامن هذا المؤتمر مع الإجتماع الثانى لمجلس أمناء المركز الذى يضم 21 عضواً من كبار المحكمين فى العالم.
* يقام المعرض والمؤتمر الدولى الثانى عشر للبناء والتشييد بمركز القاهرة الدولى للمؤتمرات فى الفترة من 16 إلى 20 يونيو الجارى، ويغطى معرض مختلف إحتياجات البناء والتعمير.
* تنظم الهيئة العمة للإستثمار والمناطق الحرة بالتعاون مع مجموعة الإقتصاد والأعمال اللبنانية يومى 29 و30 يونيو الجارى مؤتمراً لجذب الإستثمارات العربية لمصر تحت رعاية الدكتور أحمد نظيف رئيس الوزراء.
* تقام بمدينة الماريا بأسبانيا فى نهاية شهر يونيو الجارى دورة ألعاب البحر المتوسط، وذلك بعد القرعة التى أجريت وتحدد أسماء الفرق المشاركة فى االدورة.
* تجتمع اللجنة القنصلية المصرية السعودية خلال شهر يونيو الجارى بالقاهرة للنظر فى موضوع المسجونين المصريين فى السجون السعودية وحسمه، ووضع الحلول لها بجانب التوصل إلى حلول وسط بالنسبة لجميع قضايا العمالة المصرية بما يرضى جميع الأطراف.
* ينظم المجلس القومى للطفولة والأمومة بالتعاون مع المكتب الإقليمى للأمم المتحدة لمكافحة المخدرات ومنع إنتشار الجريمة المؤتمر العربى لحماية النشء من المخدرات الذى يعقد فى يونيو الجارى.
* تستضيف مصر يومى 28 و29 يونيو الجارى مؤتمر وزراء الصحة الأفارقة، وذلك لإتخاذ الخطوات التنفيذية لتفعيل مبادرة الرئيس مبارك التى أطلقها فى العاصمة النيجيرية أبوجا خلال قمة الإتحاد الإفريقى فى مطلع العام الجارى والخاصة بإنشاء المركز الإفريقى للأمراض المتوطنة والمعدية والإيدز.

حركة الموانى المصرية
خلال شهر مارس 2005

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية خلال مارس 2005

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد	السويس	الأدبية	سفاجا	نويبع	[illegible]	الإجمالي
بضاعة عامة تقليدية ومواد كيماوية	250.88	37.74	190.50	5.47	261	214.72	240	6.35	0.00	210.76
حديد تسليح	26.52	4.01	0.00	0.21	0.21	0.14	0.04	0.00	0.00	31.13
خردة	1237	88.42	51.01	0.00	0.00	5.98	0.00	0.00	0.00	157.78
حاصلات زراعية	0.00	0.00	3.48	0.00	0.15	0.00	0.11	9.44	0.00	13.78
حبوب	208.14	436.83	326.65	57.75	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	1029.37
اتربة وخامات ومعدنية	180.48	317.72	3.64	0.00	0.08	279	94.46	0.52	0.00	599.68
مكورات حديد	0.00	160.06	157.46	17.29	0.00	0.00	0.00	0.12	0.00	334.93
اسمدة واملاح	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.32	0.00	0.32
بترول	2297	0.00	0.00	23.77	0.00	1.00	1.78	0.00	0.00	49.50
زيوت وشحوم	283	0.00	0.00	27.31	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	30.14
مجمدات ومبردات	16.97	0.08	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.30	0.00	17.27
معدات متحركة	298	1.97	0.07	0.31	1.39	0.00	0.34	0.01	0.00	7.07
بضائع خطرة	33.06	0.00	0.00	0.00	0.00	13.56	0.00	0.00	0.00	46.62
اخشاب	141.14	0.00	37.54	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	178.68
حيوانات حية	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.01
حاويات	225.88	190.01	5257	53.44	7.58	3.89	0.00	0.00	0.00	535.37
ترانزيت	10.80	11.56	333.88	348.06	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	704.30
الإجمالى	1135.02	1248.32	1156.80	535.61	1202	24208	99.20	17.07	0.00	4446.12
عدد السفن	348	73	248	301	44	32	67	125	0	1258

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية خلال مارس 2005

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد	السويس	الأدبية	سفاجا	نويبع	[illegible]	الإجمالي
بضاعة عامة تقليدية ومواد كيماوية	153.78	3.06	424.77	2.46	24.02	47.29	189.62	24.90	0.00	869.90
حديد تسليح	5.51	0.00	0.00	0.00	2.85	11.13	12	0.5	0.00	19.76
حاصلات زراعية	165.94	2.49	40.07	4.23	10.19	5.43	9.08	36.69	0.00	244.12
حبوب	0.00	0.00	8.49	0.00	0.00	0.00	0.00	0.09	0.00	8.58
اتربة وخامات ومعدنية	52.27	88.22	202.05	105.49	7.18	123.72	21.44	0.82	0.00	601.19
مكورات حديد	0.00	0.00	0.00	0.00	3.71	0.00	0.00	0.07	0.00	3.78
اسمدة واملاح	0.00	0.00	20.30	10.84	0.00	15.40	0.00	0.21	0.00	46.75
بترول	232.66	164.64	1.91	0.00	0.00	0.00	1.51	0.02	0.00	400.74
زيوت وشحوم	25.78	29.80	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	55.58
مولاس	9.80	0.00	6.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	15.80
مجمدات ومبردات	0.00	0.00	0.00	0.00	0.24	0.00	0.27	3.56	0.00	4.07
معدات متحركة	0.03	0.04	0.00	0.00	0.39	0.03	1.24	0.02	0.00	1.65
بضائع خطرة	16.17	0.00	0.00	0.00	0.00	0.10	0.00	0.10	0.00	16.37
حيوانات حية	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
حاويات	157.21	72.30	67.22	77.43	0.03	3.47	0.00	0.00	0.00	377.66
ترانزيت	2.26	15.76	389.87	344.32	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	752.21
الإجمالى	821.41	376.31	1130.60	544.77	48.51	206.57	223.28	66.63	0.00	3418.16
عدد السفن	347	68	240	285	45	49	63	123	0	1220

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بعدد الحاويات المتداولة

حاوية مكافئة ٢٠ قدم

الميناء	برسم البلد			الترانزيت			إجمالى عام
	وارد	صادر	إجمالى	وارد	صادر	إجمالى	
الإسكندرية	21435	16623	38058	531	447	978	39036
الدخيلة	14361	11346	25707	896	996	1892	27599
دمياط	4440	7888	12328	42405	44264	86669	98997
بورسعيد	5510	8802	14312	44566	40539	85105	99417
السويس	15	6	21	0	0	0	21
الأدبية	301	227	528	0	0	0	528
الإجمالى	46062	44892	90954	88398	86246	174644	265598

هذه البيانات غير نهائية وقابلة للتعديل

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) بموانئ مصر خلال شهر مارس 2005

ميناء	قادمون	مغادرون	إجمالى
الإسكندرية	8812	8337	17149
نويبع	18942	31969	50911
بورسعيد	4962	5577	10539
سفاجا	16792	26777	43569
شرم الشيخ	6540	5476	12016
السويس	10554	2710	13264
الإجمالى	66602	80846	147448

وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١ - ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤



تطقيم السفن بالأعداد



دكتور ربان/ أحمد حنفى الاستاذ بالاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

يمكن إعتبار بعض الناس متالفين مع قصة مالك السفن اليونانى الذى سئل عن مدى تفضيله عما يخص إختلاف جنسيات الطاقم عند تطقيم سفنه، وكانت إجابته كالتالى "أعطنى ربانا ذو عقلية تجارية، وكبير مهندسين ماهر هندسياً، وكبير ضباط ممتاز ولا يهم بعد ذلك من أين يأتى الباقون" وقد تحركنا قدماً من منطلق هذا المنظور وما يواجهه نفس هذا المالك من البيئة البحرية اليوم، ومن التعرف على المتطلبات التشريعية للطاقم الكامل الأهلية والذى قد يستجيب بطريقة مختلفة. لكن قد يفقد كلاً من ملاك السفن ومدراء التشغيل الفرصة اليوم فى تحسين الإحتفاظ بالقوى البشرية عند توفير عقود مختلفة كجزء من مجموعة التوظيف وقد ذهبت نفس الطبيعة التجارية فى العالم الغربى بعيداً إلى تغيير جوهرى. فقد تم إستبدال الصناعات الإنتاجية التقليدية القديمة بصناعات حديثة تقوم أساسا على الآلية وتكنولوجيا المعلومات. والتحكم فى التكيف والتهيؤ الذى أدى إلى زيادة المرونة وإلى قوة عمل غير دائمة (مؤقتة) . فقد ولىّ المفهوم الخاص بإختيار دخول الحرفة كطالب أو كمتدرب وأن يظل يعمل فى هذه الشركة أو يكون له الخيار فى ذلك حتى سن التقاعد.إن طبيعة التوظيف المتغيرة عن هذا الأسلوب منذ نحو (20)أو(30) سنة قد أدى إلى القبول بأن سرية العمل لازالت موجودة

علاقة العمل:

لقد أثرت أيضاً هذه التغييرات التى حدثت فى الممارسات التوظيفية على الصناعة البحرية، فقد مضى زمن العلاقة التعاقدية بين صاحب العمل والموظف التى كانت تتحقق بصورة تقليدية، ففى العديد من الحالات يختص عقد التوظيف برحلة خاصة، يتوقف عند نهايتها أى علاقة بينهما، وهذا يفترض جدلاً السؤال عن مدى الكفاءة التى سوف يؤدى بها العامل تحت هذا الترتيب الطارئ العديد من قدامى البحارة سوف يتذكرون الوقت الذى كانت تتكرر فيه مقولة "الولاء للشركة" ومما كان يتضمنه هذا التعبير من قبول علاقة معينة ذهبت إلى أبعد من مجرد علاقة بين صاحب عمل ومستخدم. كثيراً ما سوف يتعرف الضباط على أولئك العاملين على سفن شركات أخرى، وغالباً عند الإلتحاق بسفينة قد يرى عليها وجها أو إثنين من المألوفين لديه، فهناك فرق شاسع عن عالم اليوم، عندما يلتحق ضابط بسفينة لم يسبق له إتصال شخصى مع صاحب العمل سوى خطاب أو فاكس أو تعليمات تخص الوظيفة، وقد يكون محظوظاً إذا وجد ضابط آخر من نفس جنسيته.

وفيما يبدو أن هذا هو ما يحدث من تغيير فى الإتجاه كإندماج العاملين، وهما إستراتيجية وفر التكاليف التى تحدث بواسطة أصحاب العمل، وكإنعكاس لنماذج التوظيف فى الصناعات على البر.

وقد تسببت التقدمات السريعة فى الأساليب التقنية على ظهر السفينة وفى الموانى فى خفض المتطلبات بشكل هائل من حيث تواجد الأطقم الكبيرة الضرورية على مدى الثلاثين عاماً الماضية، لقد إنقضت فترة مطولة من إنخفاض معدلات النولون والتى أدت إلى الإكراه على بتر تكاليف التشغيل وتخفيض أعداد الأطقم، والذين أصبحا الهدف الرئيسى للعديد من الشركات الملاحية، والذى دفع ملاك السفن إلى التوظيف من مصادر عمالة أرخص ومن جنسيات مختلفة ، وفى العديد من الحالات أصبح تفضيل تخفيض التكاليف وأعداد العاملين إلى الحد الأدنى عن التأهيل وأهل الخبرة هو المعيار السائد للتوظيف، وقطع ملاك السفن معدلات التدريب على السفن إلى مجرد حدودها الدنيا إعتماداً على الضباط الذين يسرقون التدريب بالكاد من الآخرين، وأصبح البديل أنهم إستخدموا إدارة شركاتهم التى أخذت على عاتقها رعاية تدريباتها، لكن الساحة فى هذه السنوات الحديثة قد جفت من الضباط المؤهلين والمدربين كنتيجة للإستثمار المتدنى فى التدريب.

الإهتمامات الخاصة بالكفاءات والأهلية لبعض الضباط أفرزت نموذجين عظيمين فى التشريعات البحرية الدولية وهما تعديل معاهدة المستويات (STCW95) والقواعد الدولية لإدارة السلامة (ISM CODE) واللتين فرضتا التأكيد على الأهلية وإجراءات الإدارة الواضحة للعمليات البحرية. وفى حين أنها ساعدت فى تصحيح المشكلة الخاصة بالعاملين فى البحر من غير ذوى الأهلية الكاملة ، إلا أنها ساعدت فى تفاقم القصور فى عدد الضباط المتدربين فى جميع أنحاء العالم.

ويجرى اليوم توظيف معظم الضباط بالنظام القصير الأجل أو بعقود الرحلة، فهم يلتحقون بالسفينة ثم يخدمون عليها طوال فترة بقائهم حتى إنتهاء الرحلة ثم تدفع لهم أجورهم مع التكليف بمغادرة السفينة، فإذا ما رغبت الشركة فى إستبقاء أحد الضباط على أى سفينة ، فسوف تتصل الشركة بشاغل هذه الوظيفة السابقة وتقدم له الوظيفة فإذا لم يقبلها فسوف تتصل الشركة بالذى يليه فى قائمة الإنتظار.

وكثيراً ما يفهم صاحب العمل عدم قبول الضابط للوظيفة على أنها علامة على عدم الإعتمادية لدى ذلك الضابط ثم لا يقوم بتوظيفه فى المستقبل، بصرف النظر عن الأسباب التى يقدمها عن الرفض، وقد لا تدخل ظروف أولئك الأشخاص الرافضين للعمل فى إعتبار بعض أصحاب العمل، إلا أن العديد من ملاك السفن ومدراء التشغيل لا يسلكون هذا السبيل ، لكن هناك آخرين يتبعونه.

وهذا النقص فى إدارة الموارد البشرية من حيث معاملة الأشخاص على الأقل كأعداد مطلوبة للوفاء بالتطقيم المطلوب للسفينة، قد يكون ضاراً لكل من صاحب العمل والمستخدم. ولا يعتقد صاحب العمل فى تقديم عقود متوسطة أو طويلة الأجل للتوظيف فى البيئة التجارية المتقلبة فى الوقت الحالى ، ويتحرك المستخدمون من عمل إلى آخر وهم مطمئنين إلى معرفة أن لديهم دائماً إستطاعة الحصول على عمل بدون وعود من أى صاحب عمل، وكثيراً ما يكونون أقل كفاءة فى العمل عن ما يستطيعون.

لكن يجب أن تكون هناك مبررات عامة لكلا الطرفين فى معادلة التوظيف، ويجد الملاك أنه من الصعب جذب العدد الكافى من الضباط المؤهلين، وأن بعض الضباط مؤهلين نفيساً لأخذ وعد بعقد توظيف طويل الأجل لضمان تأمين وظيفته.

لقد تحرك العالم قدماً من التوظيف مدى الحياة فى شركة واحدة، لكن لابد أن يكون هناك حل وسط يساعد كلا الطرفين فى التوصل إلى عقد توظيف يخطط للأجل المتوسط فى المستقبل.

ومن المحتمل قبول فكرة عدم إستبقاء الطلاب الضباط فى مهنتهم بشكل كامل حتى سن التقاعد ، ولكن حالياً ينظر إلى الخدمة المستمرة لفترة (10) سنوات على أنها كافيسة للتعويض عن الإستثمار فى التدريب، ولو أن المعيار فى الوقت الحالى فى العديد من الشركات يكون لمتوسط طول فترة خدمة تقدر تقريباً بنحو سبع سنوات، ويكون تمديد متوسط طول فترة الخدمة إلى تلك الفترة المكافئة لعائد الإستثمار فى التدريب، والذى يعنى أن مالك السفينة أو المشغل يحصلون على عائد مناسب من إستثماراتهم.

وتستخدم معظم الشركات بعض أشكال تقدير قيمة الأشخاص، على أن تقيم صلاحية أى ضابط بواسطة صاحب العمل، وسوف يتطابق ذلك مع عدد من الضباط الذين يرغب مالك السفينة أو المشغل فى إعادتهم إلى العمل، من الصعب تقديم مجموعة وظائف مختلفة إلى مستخدمين مختلفين (مثال طاقم سفينة بالكامل)، لكن إذا تم التعرف على ضابط متميز فسوف يقوم المالك بتقديم بعض أشكال الإستبقاء بالإغراء التشجيعى أو بتشجيع ذلك الشخص على طلب إعادة توظيفه بوضوح أو بعرض مرتب أعلى أو أجازة أطول أو أى إختلاف فى التسهيلات المقدمة على السفينة، بحيث لا تكون إختيارية لكن قد يكون تمديد العقد إلى فترة سنتين أو ثلاثة هو التأثير المأمول.

التأمين الخاص بالتوظيف:

يجب أن يكون لدى صاحب العمل ضباط مؤهلون ومدربون ومتصفون بالثقة بالنفس وبالإعتمادية لتطقيم سفنه وأن يكون لدى هؤلاء الضباط معرفة نسبية بتأمين الوظيفة فى العقود المتوسطة الأجل. ويجب أن يتسبب تأثير التوجيه المستمر فى إحداث تشجيعاً للآخرين حتى تصبح لديهم فاعلية أكثر خصوصاً إذا رغبوا فى التقدم والحصول على عقود طويلة الأجل.

وفى المصطلحات التشغيلية، سوف يكون من الأسهل تقديم الإجراءات الفعالة لإتخاذ التدابير ضد الأخطار، وثقافة السلامة على ظهر السفينة، وتقديم كفاية وفعالية تشغيلية أكبر.

ولا يوجد طبعاً ما يمنع من تنفيذ أى خطة مماثلة إذا ما كانت تعمل بنجاح خلال تمديدها أو خلال عقد عمل طويل الأجل.

والتقديم الخاص ببعض أشكال خطط زيادة رفع العلاوات وتوزيع الأرباح كمكافأة عن الولاء وعن حسن الأداء، يمكن أن تضم إلى عرض العقد وسوف يكون هناك بعض إدارات الشركات التى تشكو من أن مثل هذه الخطط تعتبر غير عملية، وأنها سوف تضيف تكاليف غير مقبولة إلى الأعمال التجارية التى تعمل على أساس هوامش حدية صغيرة (النقاط التى يتعذر تحتها مواصلة النشاط الإقتصادى فى ظل الأحوال العادية).

ويمكن أن يكون ذلك أيضاً، إذا كانت أى فوائد ممكنة غير معروفة أو سوف تظل كذلك ما لم يشرع فى محاولتها أو إختبارها.

وكل ما جرى إقتراحه هنا، هو أنه قد يكون من الممكن أن تحقق فوائد لصالح صاحب العمل عند تقديم مكافآت عن الولاء وحسن الأداء.

وأى أفكار أخرى من الممكن أن تساعد فى تحسين الأداء وسلامة التشغيل وحساب التكاليف يجب أن لا تفلت من أيدينا.

فالقصور فى الضباط المؤهلين والمدربين سوف لن يتحسن بين عشية وضحاها أو بين يوم وليلة، لذلك يجب أن تستحق أى مبادرة جديدة الإعتبار الواعي.

e-mail:ahmed hanafi@hotmail.com

الآثار الإقتصادية لتطبيق التجارة الإلكترونية

ذكرنا فى العدد السابق انه فى ظل عولمة الإقتصاد العالمى أصبح النقل البحرى أكثر إرتباطا بأنشطة ووسائط النقل والإنتاج والتسويق فى ظل تداخل وترابط وتكامل هذه الانشطة والتى تستهدف جميعها عبور الفجوة بين المنتج والمستهلك بأكفأ وأرخص الوسائل بما يحقق خفضاً حقيقياً فى التكلفة الكلية للنقل بين الطرفين فى إطار السلسلة اللوجيستية المتكاملة للبضائع التى تتدفق من خلالها البضائع والحاويات بكفاءة عالية عبر وسائط النقل المختلفة بأعداد محددة وتوقيتات محكمة. وهو ما أدركته الشركات الملاحية الكبرى حين سعت لبناء أحجام أكبر من السفن لإستيعاب النقليات المتزايدة لحركة التجارة الدولية والدخول فى أشكال متعددة من إتفاقيات الشراكة والتعاون والتحالف.

وتعرضنا لنشأة الإنترنت ووضحنا المؤشرات غير المباشرة للتجارة الإلكترونية فى الدول العربية وفق إحصائية عام 2000 وفى هذا العدد سوف نسرد مزايا وخصائص التجارة الإلكترونية وعالم الأعمال الإلكترونى ودور الحكومات فى التجارة الإلكترونية.

1- مزايا التجارة الإلكترونية:

أ- السرعة والوضوح فى إنجاز المعاملات التجارية.

ب- تحديد دقيق ومفصل لعناصر المنتج وخصائصه.

جـ- إمكانية الوصول إلى مختلف الأسواق والعملاء.

د- الإتصال المباشر بين الشركات والعملاء والموردين.

هـ- القضاء على دور الوكلاء والوسطاء التجاريين.

و- درجة عالية من الدقة والموثوقية وإنخفاض نسب الأخطاء والتعطلات.

ز- أحد أهم الوسائل لتوسيع نطاق الأسواق.

ح- تحقيق كفاءة تسويق السلع والخدمات على مستوى العالم.

ط- تقليل المخاطر المرتبطة بتراكم المخزون.

ى- الوفورات الزمنية والمالية لمعالجة البيانات والمعلومات.

ك- وفورات النفقات الترويجية والقيمة المعرفية للعملاء.

وتشير الإحصائيات إلى تحقق إنخفاض فى تكلفة الحصول على مستلزمات الإنتاج لإحدى المنشآت الإفتراضية بنسبة تتراوح من 30%: 40% إذا تم الحصول عليها بواسطة التجارة الإلكترونية، مع إمكانية إحداث تخفيضات فى الأسعار تصل إلى 5% متولدة من التجارة الإلكترونية، ونتيجة لتلك الوفورات بلغت قيمة معاملات التجارة الإلكترونية 400 مليار دولار فى عام 2002 وهكذا يتضح أن المعاملات الإلكترونية قد غيرت من طبيعة وأنماط المنافسة فى الأسواق وبين المنشآت بحيث فرضت إعادة رسم إستراتيجيات المؤسسات وهيكلة عملياتها وتحديد أنسب الأساليب والأدوات لخدمة الأسواق بكفاءة عالية.

كذلك كان للتجارة الإلكترونية أثرها فى زيادة قدرة الشركات صغيرة ومتوسطة الحجم على إستخدام وسائل أكثر فعالية للإستجابة لمطالب العملاء والأسواق، والعمل على الترويج للمنتجات بتكاليف أقل من تكاليف الطرق التقليدية مما يستبعد الحجم والموقع كعامل حاسم للنجاح عندما يتم أداء المعاملات الإلكترونية بدلاً من الأساليب التقليدية.

يضاف إلى ما سبق دور المعاملات الإلكترونية فى تغيير شكل المنافسة إلى منافسة على القيمة المتولدة للمستهلك والمنافع المتحققة من إستهلاك المنتج أو الخدمة، مع التأكيد على أهمية الجودة والكيفية على حساب الكمية والنوع فى إطار تحقيق تنويع إختيارات ذلك المستهلك الذى يمكنه من خلال آلية البحث الحصول على كافة المعلومات عن المنتج وخصائصه وأسعاره وشروط النقل والتسليم ومن ثم يمكنه مقارنة خصائص المنتج وجودته وتكلفة البدائل المختلفة.

mil. المؤسسات العسكرية.

net. منشآت خدمات الإنترنت.

edu. المؤسسات التعليمية.

gov. الحكومات والهيئات الحكومية.

2- عالم الأعمال الإلكترونى e-business

تسببت الطبيعة الكونية التى أصبح الإقتصاد العالمى يتميز بها فى مختلف قطاعاته الإقتصادية والمالية والأسواق فى ظهور ما يمكن أن يطلق عليه التفكير الكونى للسوق العالمى بحيث يتم التنافس فى إطاره على أساس الجودة والقيمة وإعتبار كل عميل هو سوق قائم بذاته وبهذا تصبح حدود الأدوات والعمليات التسويقية غير محددة أو مقيدة، وتتجاوز فى تطبيقاتها الأدوات التسويقية التقليدية إلى أساليب تسويقية حديثة يأتى فى مقدمتها التسويق الإلكترونى e-marketing والتجارة الإلكترونية e-Commerce.

ويقصد بالتجارة الإلكترونية المعاملات التجارية التى تتم من خلال الوسائط الإلكترونية، وفى هذا الشأن يمكن الإشارة إلى المفاهيم التالية فى مجالات التجارة الإلكترونية والأعمال الإلكترونية:

* وحدة أعمال مع وحدة أعمال Business to Business (B2B)
* وحدة أعمال مع مستهلك Business to Customer (B2C)
* وحدة أعمال مع إدارة حكومية Business to Adminstration (B2A)
* الإدارة الحكومية مع الأفراد Adminstration to Customer (A2C)

3- خصائص التجارة الإلكترونية:

ويلاحظ فى هذا الشأن أن عمليات التجارة الإلكترونية تتسم بالخصائص التالية:

أ- الطابع العالمى والإطار الزمانى والمكانى غير المحدود.

ب- غياب المستندات الورقية للمعاملات.

جـ- تلاشى فوارق المظاهر المادية للبضائع وعدم وجود تحديد لهوية المنتج.

د- عدم حاجتها إلى المفهوم التقليدى للمنشآت الضخمة كثيفة العمالة معقدة التنظيم.

هـ- إعتبارها أحد الآليات الرئيسية للعولمة.

و- إعتبارها أحدث الآليات التسويقية للسلع والخدمات.

ز- إعتمادها على عملية التحويل الإلكترونى للأموال التى تستند إلى الشيك الإلكترونى e-cheque ويمثل أحد أساليب التحويل الإلكترونى للأموال بحيث يمكن تقديمه لنشأة على الإنترنت للإيداع فى مؤسسة مالية على الإنترنت.

جدول رقم (2)

مؤشرات مستخدمى الإنترنت فى عام 2000

قارات العالم والدول المختارة للإحصائية	عدد مضيفى الإنترنت	عدد مستخدمى الإنترنت بالألف	عدد الحاسبات الشخصية بالألف	عدد الحاسبات الشخصية لكل 100 نسمة
أفريقيا:				
مصر	2240	450	750	1.2
الامريكتين:				
الولايات المتحدة	80566947	95354	161000	58.52
البرازيل	876596	5000	7500	4.41
آسيا:				
اليابان	4640863	470080	40000	31.52
إسرائيل	180263	1100	1590	25.36
السعودية	3754	200	1200	5.74
الهند	35810	5000	4600	0.45
أوروبا:				
المملكة المتحدة	1677946	154000	20190	33.78
روسيا	326523	2000	6300	4.29

المصدر: ITU. 2001 (WWW.itu.int)

4- دور الحكومات فى التجارة الإلكترونية:

- نشر الوعى الإلكترونى فى مختلف القطاعات والمستويات.
- وضع وتشريع القانون العام للتجارة الإلكترونية.
- وضع قوانين التحويلات المالية.
- تجنب فرض أى قيود غير ضرورية على آليات التجارة الإلكترونية.
- ضمان أمن وسلامة المعلومات المتداولة.

الخلاصة:

بعد تناول مجموعة العناصر المرتبطة بالتجارة الإلكترونية فيما سلف ذكره، يمكن رصد الدور الهام الذى يمكن للتجارة الإلكترونية أن تقوم به فى إطار الإقتصاد المصرى. فبإعتبارها أحد الأدوات التسويقية الهامة وغير التقليدية يمكن أن تعد أحد أساليب تنشيط الصادرات المصرية وفتح أسواق جديدة أمامها، وتحقق وفورات إقتصادية لمختلف أطراف عملية التصدير سواء كان المصدر المصرى أو المستورد الأجنبى أو المستهلك. فى ظل بيئة المنافسة الدولية الحادة على العملاء والأسواق.

كذلك يمكن أن تحقق التجارة الإلكترونية وفورات إقتصادية خلال عملية الإستيراد بحيث تتيح للمستورد المصرى مجالاً أوسع للرؤية والمفاضلة والإختيار بين البدائل من السلع والخدمات والتمويل والنقل بما يمكن معه إستيراد أفضل البضائع وأجودها وأكثرها إقتصادية للمستهلك المصرى، والشركات المصرية وميزان المدفوعات الدولية المصرية.

إن نجاح التجارة الإلكترونية على المستوى الوطنى يتطلب إنشاء بنية أساسية متطورة للإتصالات لكون حجر الزاوية فى عملية التجارة الإلكترونية. بحيث تعمل هذه فى إطار بيئة تشريعية وقانونية تضع القوانين واللوائح المنظمة لممارسة التجارة الإلكترونية وللعلاقة بين أطرافها، والعمل على زيادة الوعى العام على المستوى الوطنى بأهمية الأعمال الإلكترونية، وإعداد الكوادر البشرية المؤهلة والمدربة على التعامل مع أدوات تكنولوجيا الإتصالات والمعلومات والحاسبات التى تقوم عليها عملية التجارة الإلكترونية.

***

drayman100 @ yahoo .

هندس / محمد رمزى عوض مهندس شواطئ وتنمية موانى



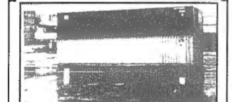
تخطيط موانئ الحاويات بإستخدام تكنيك التحليل متعدد العناصر

الجزء السادس : أنواع الحاويات المتداولة بالموانئ العالمية

لضمان توحيد المواصفات العالمية لتخطيط ساحات رص الحاويات كان من اللازم أن تكون هناك أبعاداً قياسية متعارف عليها لها. وعلى ذلك ففى عام 1964 أعلنت منظمة ISO العالمية (International Organization for Standardization) أول إعلان لها بالأبعاد الرسمية للحاويات ومن ثم تم التعارف على الأبعاد الشائعة للحاويات بناءً على مواصفات تلك المنظمة لاحقاً. والوحدة الشائعة (Standards) للحاويات تسمى (Twenty feet Equivalent Unit) TEU وهى بطول 20 قدم وعرض 8 قدم وإرتفاع 8 قدم أو "8 قدم + 6 بوصة" وبحجم داخلى يقدر بـ32م3 . وبالإضافة لذلك يوجد الحاويات ذات الأبعاد 40 قدم x 8قدم x 8قدم (أو 8 قدم + 6 بوصة) والتى تسمى

FEU أو(Forty feet Equivalent Unit)

وللحاويات أنواع عديدة تبعاً للغرض المطلوب ونوعية البضائع المنقولة بها . فمنها الحاويات ذات الثقوب (Ventilated Containers) والتى تسمح بالتهوية مع تسرب الرطوبة والأبخرة. ومنها الحاوية الثلاجة (Reefer) والتى تستخدم لنقل الفواكه والخضروات وغيرها من السلع التى تحتاج إلى تبريد ومنها حاويات نقل البضائع الجافة (Bulk Container) ومنها حاويات نقل السوائل مثل العصائر وخلافه (Tank Container) . ومنها حاويات نقل السيارات (Cartainer). هذا بالإضافة إلى الحاويات العادية المتعارف عليها لنقل المعدات والملابس وقطع الغيار وغيرها. ويوجد حاويات تزيد أبعادها عن المقاسات العالمية السابق ذكرها وتسمى الحاويات الأطول من 40 قدم بإسم (Over Size) والأكثر إرتفاعاً عن « 8 قدم + 6 بوصة » بإسم (Highcube) والأكبر عرضاً من 8 قدم بإسم (Over width). والشكل رقم (12) نماذج لبعض أنواع الحاويات القياسية المختلفة الوظيفة. وفى عام 1989 أصدرت منظمة (ISO) مجموعة العمل الرابعة للمجموعة الفنية رقم (104) قراراً بإستخدام إرتفاعاً قياسياً يساوى « 9 قدم + 6 بوصة » كمواصات قياسية عالمية للحاويات بطول 40 قدم (ISO 668 Standard). أما الشكل رقم (13) نماذج لبعض الحاويات ذات الأبعاد الخاصة. ويرجع السبب الرئيسى لإستخدام الحاويات ذات الأبعاد الزائدة سواء فى الطول أو العرض أو الإرتفاع لنقل البضائع الخفيفة الوزن وذات الحجم الكبير (Volume Cargo) . هذا بالإضافة إلى زيادة إستخدام البالتات (Pallets) والإحتياج لساحة مناورة داخلية إضافية بالحاوية.



40FT "Standard" Container

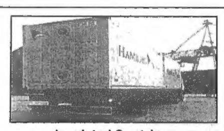


Oversize (45 FT) Container



Overwidth Container

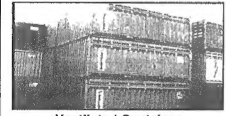
شكل رقم (13) نماذج لبعض الحاويات ذات الأبعاد الخاصة



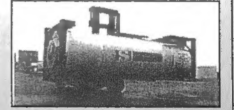
Insulated Container



Reefer Container



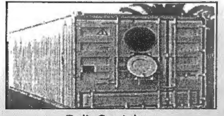
Ventilated Container



Tank Container



Container



Bulk Container

شكل رقم (12) نماذج لبعض أنواع الحاويات القياسية المختلفة الوظيفة

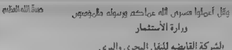


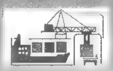



بسم الله الرحمن الرحيم — وقل أعملوا فسيرى الله عملكم ورسوله والمؤمنون — صدق الله العظيم

وزارة الأستثمار

الشركة القابضه للنقل البحرى والبرى





شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

الرائدة فى مجال تداول الحاويات فى جمهورية مصر العربية والحائزة على شهادة نظام الجودة ISO 9001 2000 Q M S

قائمة المركز المالى المعدلة فى ٢٠٠٤/١٢/٣١ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/١٢/٣١	البيان	٢٠٠٤/٠٦/٣٠
	الأصول طويلة الأجل :	
	الأصول الثابته :	
٨٩٩٨	مبانى وأنشاءات	٩٥٠٢
١٩٩٧	الآت ومعدات	١٩٠٤
٩٣٩٦٥	وسائل نقل وأنتقال	١٠١٥١٦
٣٠٣	عدد وأدوات	٣٤١
٩٨٩	اثاثات وتجهيزات مكتبية	٩٤١
١٠٦٢٥٢		١١٤٢٣٤
	مشروعات تحت التنفيذ	
٦٩٣٥	تكوين أستثمارى	٦٦١٢
٥٤٢٤٢	أنفاق أستثمارى	٣٣٠٥٩
	أستثمارات طويلة الأجل	
٥٧٥٧٥	أستثمارات فى أسهم شركات أخرى	٥٥٥٧٥
	أصول غير ملموسة	
٢١٠٧٥	نفقات مرسملة	٢١٣٠٥
٠	نفقات مؤجلة	
٢٤٦٠٧٩	**مجموع الأصول طويلة الأجل**	٢٣٠٧٨٥
	الأصول المتداوله	
	المخزون	
٢٨٥٢٩	مخزن مواد ووقود وقطع غيار	٣٠١٤٥
٠	أعتمادات مستنديه لشراء سلع وخدمات	٠
	عملاء وأوراق قبض وحسابات مدينة	
١٠٥٦٩	عملاء (بعد خصم المخصص البالغ قيمته ٥٨٦٦	١١٨٨١
٦٨٧	أيرادات مستحقة التحصيل	٢٠٩
٤٣٣	مصروفات مدفوعة مقدما	١١١
١٦٥٧	موردين	٢٣٠
٠	حسابات مدينة لدى الشركة القابضة	٠
٨٨٥٤٩	حسابات مدينه أخرى	٦٦٨٥٢
	النقديه بالبنوك والصندوق	
٣٥٩	غطاء خطابات الضمان	٣٥٩
٤٦٠٤٦	حسابات بالبنوك	٧٦٥٩٨
١٦٦	نقديه بالصندوق	٠
١٧٦٩٩٢	**مجموع الأصول المتداوله**	١٨٧٠٩٥

تابع قائمة المركز المالى المعدلة فى ٢٠٠٤/١٢/٣١ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/١٢/٣١	البيان	٢٠٠٤/٠٦/٣٠
	الألتزامات المتداولة	
	المخصصات	
١٨٢٧٣	مخصص ضرائب متنازع عليها	١٤٧٧٣
٨٠٢٨	مخصص مطالبات ومنازعات	٨٠٢٨
٥٤٦٩	مخصصات أخرى	٥٤٦٩
	موردون وحسابات دائنة	
١٠٨٤٩	موردين	١٢٥٥٠
٤٤٨٥٢	حسابات دائنة للمصالح والهيئات	١٢٦٧٣
٣٠٤٢٣	دائنو توزيعات	٨٤٢٥٥
٤٢٥٠	مصروفات مستحقة السداد	٨٢٤٩
١٦٣٨	عملاء	١٥٧٩
٧٤٤٣٥	حسابات دائنه أخرى	٧٠٣٥٧
١٧٦٢١٦	**مجموع الألتزامات المتداوله**	٢١٨٠٢٩
٧٧٦	**رأس المال العامل**	٣٠٩٣٤-
٢٤٦٧٥٥	**أجمالى الأستثمار ويتم تمويله على النحو التالى**	١٩٩٨٤٤
	حقوق الملكية	
١٢٣٠٠٠	رأس المال المدفوع	١٢٣٠٠٠
	الأحتياطيات	
٣٩٤٢٤	أحتياطى قانونى	٣٩٤٢٤
١٨٧١٣	أحتياطيات أخرى	١٨٧١٣
٩٣	أحتياطى رأسمالى	٩٣
٤٩٩٠١	صافى الربح	٠
٢٣١١٣١	**مجموع حقوق الملكية**	١٨١٢٣٠
	ألتزامات طويلة الأجل	
٩٠١٥	قروض طويلة الأجل من البنوك	٦٦٨٣
٦٦٠٩	حسابات دائنه أخرى (طويلة الأجل)	١١٩٠٨
١٥٦٢٤	**مجموع الألتزامات طويلة الأجل**	١٨٥٩١
٢٤٦٧٥٥	**اجمالى تمويل الأستثمار**	١٩٩٨٢١

قائمة التدفقات النقدية عن الفترة المالية المنتهية فى ٢٠٠٤/١٢/٣١ بالألف جنيه

٢٠٠٤/١٢/٣١	البيان	٢٠٠٤/٠٦/٣٠
٤٧٥٠٥	صافى التدفقات النقدية من أنشطة التشغيل	١٠٤٧١٥
(٢٣٦٢٧)	صافى التدفقات النقدية من النشاط الأستثمارى	٢٤٨٢٧-
(٥٤٢٦٥)	صافى التدفقات النقدية من النشاط التمويلى	١١٨٣٦٥-
٣٠٢٨٦-	صافى التدفقات النقدية خلال العام	٣٨٤٧٧-
٧٦٦٥٧	رصيد النقدية فى بداية العام	١١٥٤٣٤
٤٦٥٧١	رصيد النقدية فى نهاية العام	٧٦٩٥٧

قائمة الدخل عن الفترة من ٢٠٠٤/٧/١ حتى ٢٠٠٤/١٢/٣١ — بالألف جنيه

٢٠٠٤/١٢/٣١	البيان	٢٠٠٣/١٢/٣١
١٢٥٤٢٢	أيرادات النشاط	١٠١٢٩٢
(٤٣٠٥٨)	يخصم تكلفة إيرادات النشاط	(٣٩٣١٦)
٨٢٣٩٤	**مجمل الربح**	٦١٩٧٦
	يضاف إليه	
٧٥١	أيرادات أستثمارات مالية	٨٨٩
	إيرادات وأرباح أخرى	
٤٧٠	مخصصات أنتفى الغرض منها	١٢٨٩
	يخصم منه	
	المصروفات الأدارية	
(٧٢)	رواتب مقطوعة وبدلات حضور أعضاء مجلس الأدارة	(٥٩)
(٧٦٧٨)	مصروفات ادارية أخرى	(٥٥٣٩)
	أعباء وخسائر متنوعة	
(٣٥٠٠)	مخصصات بخلاف الأهلاك	(٢٤٩٥)
(١١٩٧)	أعباء وخسائر متنوعة	(٦٠)
٧١٦٦٨	**صافى أرباح النشاط قبل م التمويل والفوائد الدائنة**	٥٥٠٠٤
(٢١٩٣)	المصروفات التمويلية	(٢١٥٧)
١٧٨٥	فوائد دائنة	٤٨٠٦
٧٠٧٦٠	**صافى أرباح النشاط**	٥٦٦٥٣
	يضاف إليه (يخصم منه)	
٨٦٠	أرباح فروق عملة	١٢٠٣
(١٨٣٤)	أيرادات سنوات سابقة بعد خصم مصروفات سنوات سابقة (٢٧٩٥)	(٧٢٣)
٠	أرباح رأسمالية	٥
٥١٧	إيرادات غير عادية	٣٩٢٧
٧٠٢٨٣	**صافى الربح قبل ضرائب الدخل**	٦٠٨٦٥
٢٠٣٨٢	**ضريبة الدخل**	١٧٦٦٣
٤٩٩٠١	**صافى الربح بعد خصم ضريبة الدخل**	٤٣٢٠٢

نبذه عن الشركه : شركة تابعة مساهمة مصرية خاصعة لأحكام قانون شركات قطاع الأعمال رقم ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ ولائحته التنفيذية

نشاط شركة : الرائدة فى تداول الحاويات بميناى الإسكندرية والدخيلة بانواعها المختلفة ونقلها الى الملاحق المخصصة والنقل من وإلى الميناء لهدف الترجيه وإدارة وتشغيل المحطات متعدده الأغراض بالموانى المختلفة وخارجها وأعمال الوكالة الملاحية والتخليص وحصلت الشركة على شهاده نظام الجودة ISO 9001- 2000 Q.M.S كما تم الحصول على شهادة السلامة والصحة المهنية O: H: S: A:S 18001

رأس المال : بلغ رأس المال المصرح به والمرخص ٢ مليون جنيه ورأس المال المدفوع ١٢٣ مليون جنيه موزعة على ٢٤،٦ مليون سهم القيمة الإسميه للسهم ٥ جنيه

هيكل رأس المال : شركة النقل البحرى ٥٥،٧١٪ القطاع الخاص ٤،٢٩٪ الهيئة العامة لميناء الإسكندرية ٤٠٪

حقوق المساهمين : بلغت حقوق المساهمين ٢٣١،١٣١ مليون جنيه فى ٢٠٠٤/١٢/٣١

السياسات المحاسبية : يتم إعداد القوائم المالية والحسابات المحليلية طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد وطبقاً لقرار رئيس الجهاز المركزى للمحاسبات رقم ٤ لسنة ٢٠٠١ ووفقاً للمبادئ المحاسبية المتعارف عليها ومعايير المحاسبة المصريه.

المخزون : يتم تقييم المخزون السلعى على أساس متوسط السعر المتحرك.

الأصول الثابتة : تم إهلاك الأصول الثابتة طبقاً لأحكام النظام المحاسبى الموحد

الإستثمارات : تساهم الشركه بإستثمارات مالية فى شركات التوكيلات الملاحية (أبو سمبل وطيبة، أمون، ممفيس) للنقل البحرى بالاضافة إلى إستثمارات ماليه فى شركة اسكندريه للأعمال والخدمات البحرية بالإضافة إلى إستثمارات فى الشركة المصرية للمشروعات المتكاملة (ترجمان جروب)

ثبات المعاملات والأرصدة بالعملات الأجنبية

تثبت الشركة معاملاتها بالجنيه المصرى على أساس أسعار الصرف المعلنة بالسوق المصرفية الحرة وتم إعادة تقييم رصيد العملات .

لمزيد من المعلومات عن الإستثمار فى مصر إطلع على بوابة الإستثمار WWW investment.gov.eg

رئيس قطاع الشئون المالية	رئيس قطاعات الشئون المالية والتجارية	رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب
محاسب / صباح عبد الفتاح مجاهد	محاسب/ عزيزة حسن شريف	مهندس/ فتحى أحمد حسن سرور

ملخص تقرير مراقب حسابات الشركة

فحص بالجهاز ملخص محدود للقوائم المالية لشركة الاسكندرية لتداول الحاويات والبضائع - شركة تابعة مساهمة مصرية خاضعة لأحكام القانون ٢٠٣ لسنة ١٩٩١ وتتمثل فى قائمة المركز المالى فى ٢٠٠٤/١٢/٣١ بإجمالى استثمار قدره نحو ٢٤٦٧٥٥ مليون جنيه وكذا قائمة الدخل عن الستة شهور المنتهية فى ذلك التاريخ [illegible] نحو ٢٨٣،٧ مليون جنيه وكذا قائمة التدفقات النقدية عن نفس الفترة [illegible]

[illegible]

وقد تم مراجعتنا وفقاً لمعيار المراجعة المصرى الخاص بالفحص المحدود [illegible]

[illegible] فى نهاية سنة مالية

وبناءً على [illegible] وما تم إبلاغه للشركه بكتاب [illegible] رقم ٦٨ بتاريخ ٢٠٠٥/٢/٩ وما يترتب عليه لم يتبين لنا وجود تعديلات أخرى جوهريه ذات تأثير على القوائم المالية المذكورة.

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	محاسب/ السيد أحمد الخياط	محاسب/ اسحق عمر عرابى	محاسب/ [illegible]

متابعة / عبد الرحيم مصطفى

لؤلؤة البحر المتوسط ... تتزين

موانى بورسعيد .. الحاضر والمستقبل ..

25 عاما من الإنجازات والتميز والريادة بالمنطقة

امكان: موانى بورسعيد –
والبيان: وثيقة نجاح ..

. إنها الحياة تدور وبدور الزمان ويسجل التاريخ المرجع فى كل ان أن نكل عصر شواهد ومسيرات .. تحكى لنا عن رحلة عمر .. فى حقبة من حقب الزمان ترمح بنا .. بعيداً .. بعيداً إلى بقعة تعز علينا جميعاً إنها بقعة من بقاع مصرنا الحبيبة . أقيم لها حفل عظيم الشأن حضره لفيف من كبار الشخصيات والقيادات فى مقدمتهم قائد سيمفونية التطوير والتحديث فى موانينا البحرية الدكتور / عصام شرف وزير النقل المصرى.

. فبالإجماع . أكد خبراء النقل البحرى والتجارة الدولية والمنظمات البحرية الدولية أن موانى بورسعيد «غرب بورسعيد – والعريش – وشرق بورسعيد» أنها من أكفأ وأنشط الموانى البحرية فى المنطقة بعد أن أثبتت

*** موانى بورسعيد ... إحدى ثمار التخطيط الإقتصادي الناجح في عهد الرئيس/ .. ونموذج وطني مشرف للموانى المصرية ..!**

بالدليل القاطع . منافستها القوية مع الموانى المجاورة . حيث خرجت عملاقة بكل المقاييس جعلتها منفردة ومتميزة .. فمنذ إطلاق الرئيس / حسنى مبارك إشارة ،لبدء والتشغيل للموانى فى أبريل 1980 .. حققت تلك الموانى نقلة هائلة فى مجال تداول الحاويات والبضائع العامة والإستراتيجية وحركة الصادرات والواردات وكذلك النشاط السياحى الذى إكتسب ميزة خاصة جعلت تلك الموانى سفيراً سياحياً للموانى السياحية فى الخارج ..!

. واليوم وبعد مضى خمسة وعشرون عاماً مضيئة على إنشاء هيئة موانى بورسعيد .. كان لزاماً علينا أن نقترب أكثر ونشارك فى هذه الإحتفالية الكبرى التى ضمت لفيفاً من قيادات النقل البحرى والمراقبون وممثلو



المنظمات والخطوط الملاحية الكبرى لنتعرف سوياً عن أسباب النجاح والتميز.. والوسائل التى أهلت تلك الموانى لتلك المرتبة .. بخاصة فى هذه الفترة التى واجهت تطوراً سريعاً فى صناعة النقل البحرى الذى يعتبر عصب التجارة العالمية . ولأن مصر كدولة تسعى دائماً للتقدم والوصول للعالمية ومواكبة حركة التطور العالمية لوضع إسمها على خريطة العالم المتقدم . فقد أخذت بأسباب النجاح وخطت خطوات هامة نحو تحديث بنيتها الأساسية من حيث التشريعات والقوانين والتوجيهات والأيديولوجيات

.. وقد كان لصناعة النقل حظاً وفيراً من خلال خطة الدولة الطموحة لإحداث نقلة نوعية فى تلك الصناعة .. وقد كان ...!

فقررت الدولة تطوير الموانى الحالية وإقامة موانى حديدة عملاقة قادرة على النهوض بتقنية الموانى والتعامل مع السفن والناقلات العملاقة من خلال تقديم خدمات مينائية متطورة معتمدة على أحدث النظم الإدارية والعلمية فى العالم

«ثورة التطوير .. والتحديث»

.. ولعل ثورة التطوير والتحديث فى موانينا الوطنية والتى يقودها الدكتور/ عصام شرف وزير النقل وفريقه الناجح تستحق الدراسة والتحليل قبل الإشادة بها والثناء عليها .. فقد بدأ وزير النقل بتنفيذ خطاب التكليف الرئاسى فوراً .. ليثبت للرئيس/ مبارك أنه أهل للثقة التى منحها له .. وبعد ساعات من التكليف بدأت الدراسات والمشروعات تخرج إلى النور لتوحى بمرحلة جديدة شعارها «التطوير الشامل» للموانى البحرية وتحديث الأسطول الوطنى البحرى وذلك بهدف وضع تلك الموانى فى جانب تنافسى قوى مع الموانى المجاورة بهدف .. رفع الكفاءة وتعظيم العائد .. ووضع تلك الموانى على خريطة المنافسة العالمية .. وبدأت الخطط وكان لموانى بورسعيد حظاً وفيراً فى عمليات التطوير.

«السرسأوى .. وسطور مضيئة لملامح التطوير»

.. وقبل أن نتطرق لهذه الملحمة كان لابد أن نواجه الرجل الأول الذى تزامن فى هذه الفترة أن يكون من ضمن كوكبة الفرسان الذى أمسكوا الدفة وأداروا هذا الصرح بالتخطيط السليم والمصداقية الحقيقية وسعيهم الدؤوب لوضع تلك الموانى على الخريطة العالمية .. لعل فترة تولى اللواء/ هشام السرسأوى رئيس هيئة موانى بورسعيد تزامنت من خلال هذه الفترة القصيرة التى شاهدت أكثر من إنجاز .. إلا أنه كان قريباً ومتابعاً لما حدث من إنجازات متوالية داخل صرح موانى بورسعيد.

.. حيث أشار سيادته إلى مجموعة عوامل وكانت وراء هذا النجاح . وما تحقق من إنجازات هو بالتأكيد محصلة لتخطيط سليم ومتابعة فعالة من السادة وزراء النقل فى الفترات السابقة وكذا القادة الذين تولوا دفة المسئولية والتى كانت تسير بروح عمل الفريق الواحد، ومجموعة العاملين



بالهيئة على دورهم الفعال بالتعاون مع قياداتهم فيما تحقق من إنجازات

. كذلك أيضا بفضل مناخ الإستقرار والتيسيرات التى منحتها الحكومة للموانى المصرية بصفة عامة وموانى بورسعيد بصفة خاصة لتظل قوية مزدهرة مع الموانى المجاورة.

كذلك بفضل تعاون العاملين الذى جمع الحب والتعاون الصادق بينهم وبين رؤوسهم ببث الأمل والحماس من أجل بناء غداً أفضل

كذلك التنسيق بين أجهزة الميناء والجهات المعاونة وخاصة محافظة بورسعيد الذى كانت بمثابة ثمرة الكفاح والمجهود الذى أضفى علينا هذا الحصاد وهذا النجاح الذى أشادت به القيادة السياسية والمنظمات الدولية.

.. ولابد أن أشير إلى عامل هام كان له دوره الفعال وهو يتمثل فى الظروف السياسية والإقتصادية التى مرت بها المنطقة على فترات متقاربة خلال هذه الفترة .. فكانت موانى بورسعيد بفضل إداراتها تسعى إلى تحقيق طفرة إدارية

*** سجل زاخر بالانجازات ... وإمكانيات متميزة .. وراء صعود تلك الموانى للقمة .. فى عالم النقل البحرى ..!**

وإقتصادية غير مسبوقة، وحققت أرباحاً سيادية .. وهذا يرجع بالطبع إلى المناخ الجيد الذى إتصف بالحرية والديمقراطية .. والذى وفره لنا قائدنا المبارك الرئيس/ حسنى مبارك . فكانت المحصلة النهائية نجاحات .. وقفزات !!!

«محطات التطوير ....»

.. وقبل أن نغوص فى تلك الموانى وما حققته من تطوير ملحوظ خلال هذه الفترة . كان لابد من التطرق إلى لمحات سريعة من الأساسيات داخل الموانى التى تؤهلها إلى المكانة العالمية .

.. ونبدأ بالمحطة الأولى وهى «مجال المعلومات» . حيث يتميز هذا القرن بأنه قرن الأليات والمعلومات، وأن من يمتلك المعلومات يستطيع أن يتخذ القرار الصحيح فى حينه..

فقد تم فى هذه الفترة إنشاء مركز عمليات على أحدث مستوى بمبنى ديوان الهيئة . للسيطرة ومتابعة جميع الأنشطة داخل الميناء على مدار 24 ساعة مجهز بالخرائط واللوحات الفنية الموضح عليها جميع الأرصفة والمرابط لمتابعة حركة السفن بالميناء .. وقد تم تزويده بوسائل الإتصال الحديثة وذلك لتجميع البيانات ومتابعة حركة سفن الركاب والبضائع اليومية .. ولسرعة مواجهة المواقف الطارئة وكذا تم تشغيل برامج منظومة حركة سفن البضائع المرتبطة ببنك المعلومات بقطاع النقل البحرى

.. المحطة الثانية .. «الأمن الصناعي»

.. تم تزويد جميع القطاعات العاملة بالهيئة بمستلزمات الإسعافات الأولية .. وتوفير مهمات السلامة الوقائية للعاملين المعرضين مخاطر الإصابة أثناء العمل ونشر الثقافة بين العاملين بالميناء .. وضرورة تنفيذ تعليمات الصحة المهنية والأمن الصناعي لجميع قطاعات موانى الهيئة

. كما تم تدعيم وحدات الإطفاء بالميناء بسيارات الإطفاء ومعدات إطفاء حديثة بخلاف توافر مستلزمات الوقاية وأمن بدل حريق وكشافات وأجهزة تنفس وخطوط الحريق داخل الموانى مع وضع العلامات الإرشادية والتحذيرية من أخطار الحريق والكهرباء مع إجراء التجارب العملية للإطفاء بصفة دورية.

.. المحطة الثانية .. «نظام إستقبال السفن إلكترونيا»

.. لعل من الملفت للنظر هو نظام التطوير الذى يقوم على تحديث وتطوير تراكى «إستقبال» السفن على أرصفة الميناء إلكترونيا بإستخدام تبادل المعلومات بواسطة «الميل» ما بين إدارة حركة السفن بالهيئة والتوكيلات الملاحية وهيئة قناة السويس وشركة بورسعيد لتداول الحاويات لما ترتب عليه إلغاء لجنة التراكى اليومية مع تسهيل الإجراءات فضلاً عن دقة وسرعة تبادل المعلومات وإختصار الوقت ..!.

«ملامح ملحمة التطوير، التسهيلات والإمكانيات

أولاً: حركة البضائع

نظراً لأن ميناء غرب بورسعيد يلعب دوراً هاماً فى تداول التجارة الخارجية العالمية من خلال أو عبور قناة السويس .. فتتوافر فيه الإمكانيات التى جعلته من أكفأ الموانى .. فالميناء يقدم مزيداً من التسهيلات والتخفيضات للمتعاملين معه فى الأنشطة المتعددة .. ومنها ..

«أنشطة الحاويات – الغلال – أرصفة التفريغ – التخزين والساحات» بجانب مساحات جديدة لخدمة أعراض التخزين..

.. وحيث أن هذه التسهيلات كانت الدعامة الأساسية لحركة الإنتعاش فى التعامل التجارى بالمدينة ،لمرة بتحويل الميناء إلى بورصة عالمية لتداول السلع الغذائية

. إضافة إلى ذلك مشروعين إضافيين لتفريغ الحبوب ،لصب بطاقة تحزينية 50.000 طن

ثانياً أرصفة الميناء

. يتواجد بالميناء عدد 16 رصيفاً بطول 4000 متر بأعماق متدرجة تم تعميقها إلى 45 قدم لخدمة أغراض الميناء في تفريغ جميع أنواع البضائع بطاقة إجمالية تصل إلى 4 مليون طن/ سنوياً

. كما تم تطوير أرصفة حوض شريف بزيادة الأعماق إلى 34 قدماً

.. يدعم هذا النشاط طاقة متميزة من الأوناش البرية المختلفة تبدأ من حمولة 3 طن وحتى 165 طن، وأن معدلات التفريغ تبدأ ما بين 1500 طن إلى 3000 طن / يوم.

ثالثا: تداول الحاويات (محطة حاويات بورسعيد)

.. لاشك أن الخطة الطموحة لميناء بورسعيد في مجالات الحاويات تتطلع إلى حاجز المليون من خلال زيادة الأوناش العملاقة ومعدات التداول

★ كوكبة الفرسان .. والتخطيط والتنظيم والإدارة .. وراء تميزها .. وريادتها بالمنطقة..!

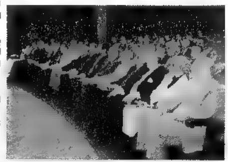
المتطورة والتي تستخدم أحدث الوسائل التقنية لإستقبال وإرسال بيانات السفن B.D.I .. مع وضع مخطط لزيادة مساحتها في الفترة المقبلة بما يزيد من كفاءتها وتشغيلها..!

رابعاً: حركة السياحة والركاب ..

.. يعتبر ميناء بورسعيد الميناء السياحي الأول في مصر لما يتمتع به من أرصفة سياحية متنوعة وسرعة إجراءات وحسن معاملة . مما أدى إلى زيادة مطردة وإنتعاش لحركة السياحة وتوافد السفن السياحية إلى الميناء.

.. حيث أشارت الإحصائيات الأخيرة أن عدد السائحين الذين يدخلون مصر عبر ميناء بورسعيد يصل إلى حوالي «350 ألف سائح» والمغادرون إلى «365 ألف سائح» - وقد بلغت سفن الركاب والسياحة القادمة إلى الميناء حوالي «550 سفينة سياحية» في العام!

.. ونظراً لهذا الإقبال والزيادة المطردة في توافد السفن السياحية على هذا الميناء إنتهجت إدارة الهيئة في إستراتيجيتها خطة طموحة في تطوير الأرصفة السياحية لمواكبة الزيادة في عدد السفن السياحية .. حيث تم إنشاء عدد (2) رصيف سياحي بجانب رصيف ثالث تم الإنتهاء منه ليدعم الرصيفين



الأساسيين لدعم حركة السياحة المطردة.

.. كما تم إنشاء محطة ركاب حديثة على أحدث طراز معماري تتكون من ثلاث وحدات إدارية تقدم كافة الخدمات التي يحتاج إليها السائح من «جمارك وبنوك - جوازات - مكاتب ملاحية » مع تزويد هذه المنطقة «ببازار» للبضائع الشرقية والهدايا القيمة..

.. كما تم تطوير سور الميناء السياحي وتحويله إلى ممشى سياحي لإضافة وجه سياحي حضاري للمنطقة .. كذلك تم إمتداد التطوير إلى صالة الركاب ببوابة (20) لإستقبال ركاب السياحة اليخوت وتقديم الخدمات لهم ..!

«ميناء العريش .. الواعد»

.. لا شك أن ملحمة التطوير إمتدت إلى هذا الميناء الواعد المتخصص في تصدير خامات «الفحم - الخامات - الأسمنت - الملح - المنتجات الزراعية»

ويعتبر الميناء هو المتنفس والمنفذ الوحيد لمحافظة شمال سيناء.

. وقد مر الميناء في مراحله الخاصة بالتطوير بثلاث مراحل منذ إنشائه عام 1977 .. فقد بدأ الميناء بإستقبال عدد «2 سفينة» وبعد إنتهاء المرحلتين الأولى والثانية وصل الآن متوسط السفن التي يستقبلها إلى «95 سفينة» حتى حمولة 10.000 طن . وجاري تنفيذ المرحلة الثالثة للتطوير التي يتم من خلالها زيادة عمق الميناء من 7.6 متراً إلى 12 متراً.

.. يسمح بإستقبال سفن ذات حمولات تصل إلى 30.000 طن وهذا يعكس مدى التطوير المستهدف للميناء ليقوم بدور فعال لخدمة الإقتصاد القومي مع وضع كافة التسهيلات للسفن الوافدة ورفع كفاءة الميناء «

«ميناء شرق بورسعيد»

.. وجاءت اللبنة الأخيرة لهذا الصرح العملاق ليكلل المجهودات المضيئة ويلوح بموانى بورسعيد إلى الأفق ويجعلها عالية خارج المنافسة.

. فالحديث عن ميناء شرق بورسعيد طويل وغني بالهدف الذي خطط لأجله . فقد أنشئ الميناء على مساحة 22.5 كم بهدف خدمة التجارة العالمية التي تعبر قناة السويس وخدمة المنطقة الصناعية الحرة جنوب الميناء على مساحة 87.5 كم.

.. والإستفادة من عبقرية المكان في ملتقى القارات الثلاث .. هذا الميناء يعتبر مفخرة وواجهة مشرفة للموانى المصرية .. وقد إنتهت أعماله والتي إستمرت عامين .. ونفذت أول تجربة لتشغيله بنجاح .. وأسندت محطة الحاويات بالميناء إلى القطاع الخاص بنظام B.O.T . وقد تم إفتتاحه في ديسمبر الماضي بتشريف السيد الرئيس/ حسني مبارك بإفتتاحه أمام العالم ليعلنها بصراحة أن مصر قادرة على النهوض ومدعمة بكافة المقومات التي تجعلها قادرة على المنافسة وقريبة جداً من الموانى العالمية ..

.. كما أن ميناء شرق بورسعيد يعتبر من الموانى الحديثة التي نادى بها السيد الرئيس ويعتبر هذا الميناء هدية للمصريين عام 2004 لتكتمل منظومة الموانى المحورية في مصر

وعن تصميم الميناء من الناحية الفنية يقول اللواء/ هشام السرساوي أن هذا الميناء صمم بنظام الحوائط اللوحية بما يتناسب مع طبيعة التربة الرخوة السائدة في المنطقة ... ويشمل التصميم حوائط لوحية بطول 1200 متر وعمق في حدود 16.5 متر .. ويستقبل الرصيف سفن حاويات بطول 350 متر وعرض 50 متر وغاطس 15 متراً وأيضاً سفن بضائع صب بطول 270 متراً.

.. هذا ومن المستهدف أن تصل طاقة محطة حاويات شرق بورسعيد إلى:

مرحلة أولى: 600 ألف حاوية مكافئة في نهاية السنة الأولى من التشغيل

مرحلة ثانية 1.700 مليون حاوية مكافئة في نهاية السنة السادسة من التشغيل.

مرحلة ثالثة 3.500 مليون حاوية مكافئة في نهاية عام 2017.

المرحلة المستقبلية لموانى بورسعيد

.. وبعد هذا العرض الموجز عن الإنجازات التي تحققت في هذا الصرح العملاق كان لابد أن ننتقل مع اللواء/ السرساوي إلى مرحلة أخرى خاصة وأن هذا الرجل يقع عليه عبء أكبر وهو الحفاظ على هذا الكم ومواصلة المسيرة لتحقيق آمال وطموحات أكبر للنهوض وتحقيق إنجازات أكثر ..

وعليه .. جاء حديثه المفعم في هذه المناسبة التاريخية الكبرى صادقاً ومعبراً في قوله أن واقع هذه الموانى الثلاثة وبعد أن أثبتت بالدليل القاطع أنها موانى واعدة قوية فإن مرحلتها القادمة تبشر بمستقبل عظيم في أنشطتها .. وأخذ سيادته يعددها واحدة تلو الأخرى !!!

... ولنبدأ بميناء غرب بورسعيد .. الميناء الأم لتلك الموانى فإن نصيبه من التطوير كبير يستمر في قوته ودعاماته الأساسية لبقية الموانى .. فإن مخطط التطوير له يشمل تطوير في الأرصفة القديمة وزيادة أعماقها لإستقبال سفن حتى عمق 45 قدماً، كذلك يتم الإستعداد لتطبيق مشروعات الإدارة الإلكترونية للميناء

★ مشروعات عملاقة .. واستثمارات دولية .. وتسويق عالمي للموانى .. من أهم ملامح المرحلة المقبلة ..!

.. كما أود أن أزف بشرى جديدة خاصة بإنتهاء العمل من إنشاء الرصيف الثالث الخاص بالسياحة بالميناء وذلك لإستيعاب الزيادة الكبيرة في حركة سفن الركاب بالإضافة إلى المشروع الكبير بضم ربع مليون متر من حرم السكة الحديد المتاخمة للميناء بعد نقل المحطة الحالية لخارج ميناء بورسعيد لإستيعاب النشاط المتزايد بالميناء والتي تسعى خلالها لتوفير مزيداً من فرص العمل لأبناء المحافظة

. أما عن محطة الحاويات بالميناء فهناك خطط طموحة لزيادة سعة المحطة وتزويدها بأحدث الأوناش والروافع والتقنيات الحديثة وذلك لزيادة طاقاتها فضلاً عن إستقطابها لخطوط ملاحية جديدة سيرفع معدلاتها بعد التعامل معها إلى 912 ألف حاوية تزيد إلى مليون و 200 ألف حاوية خلال العامين القادمين.

.. أما عن ميناء العريش الواعد .. فالمستقبل يبشر بالخير حيث أن هناك دراسات تجري بشأنه تستهدف تطويره رأسياً وأفقياً، ومن المنتظر إضافة مساحات قدرها 2 مليون متر تشمل أرصفة ومساحات جديدة لمواجهة الزيادة المطردة والمنتظرة في عملية تشغيله لتغطية حركة التنمية والإستثمار القائمة في شمال سيناء

.. والتوسع الرأسي الذي نسعى له بالميناء هو زيادة أعماق الأرصفة به من 8 أمتار إلى 12 متراً لإستقبال السفن الكبيرة والتي تزيد حمولاتها على 40 ألف طن.

أما عن ميناء «شرق بورسعيد»

.. ولا يزال اللواء/ السرساوي يسترسل في هذا العرس الكبير وهو داخل هذا الكم العظيم من الإنجازات ويقول أن ميناء شرق بورسعيد العملاق هو ميناء المستقبل لمصر كلها ومنذ إفتتاحه في نهاية العام الماضي بتشريف السيد الرئيس/ حسني مبارك وبشائر الخير تواكبه .. أولاً من حيث معدلات التشغيل تسير بالصورة المقررة له من قبل ويستقبل أكبر السفن التي دخلت مصر من حيث الأعماق والحمولات.

ثانياً: بدأ العمل في إقامة أكبر محطة هي الأولى من نوعها في مصر لتموين السفن بالوقود وسوف تكون ملاصقة ميناء شرق بورسعيد .. بل هي الوحيدة في منطقة البحر المتوسط ... وسوف تكون فاتحة كبيرة لأعمال مساعدة لهذه المحطة في توفير الخدمات للسفن بتوفير فرص العمل .. مع التوصية بإدارة المحطة بعمالة مصرية بورسعيدية 100%

.. أيضاً نقوم حالياً بعمل الهيكلة الأساسية والإدارية لميناء شرق بورسعيد بتخطيط ورسم مخطط عام له وللمناطق الصناعية المجاورة له وذلك بهدف تسويقها للمستثمرين في الداخل والخارج.

.. هذا وجاري حالياً دراسة إقامة منتجع سياحي عالمي في جزيرة الوسطى التي تفصل بين ميناء شرق بورسعيد وتفريعة بورسعيد الشرقية والتي تحتل مكاناً ساحراً سيكون ملتقى سياح العالم.

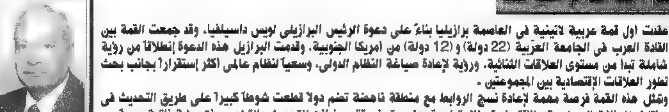
وقبل أن نترك سيادته في هذه الإحتفالية الكبرى .. وبعد هذا العرض الموجز عن موانى بورسعيد الحاضر والمستقبل .. أوضح سيادته أن ما حدث في موانى بورسعيد من تحقيق إنجاز متميز ما هو إلا نتاج ما سيقوني في أدائهم المتميز الذي كان له أثراً فعال فيما وصلت إليه تلك الموانى من رقي وإزدهار .. وإننا اليوم نستقبلهم بشوق وحنين ليشاركوننا هذا العرس الكبير .. ونرسل إليهم باقات الشكر والعرفان متمنين لهم الصحة والسعادة والتوفيق.

.. وفي نهاية هذا العرض السريع . ويعيون مجلة «إنترناشيونال نت» نقدم أجمل التهاني والتمنيات للسيد اللواء / هشام السرساوي رئيس هيئة موانى بورسعيد بهذه المناسبة آملين مزيداً من التوفيق والإزدهار والرقي لموانى بورسعيد في الفترات المقبلة .. وتحية للرجال الذين شاركوا ملحمة التطوير في هذا الصرح العملاق .. والإنطلاق إلى الأفضل من أجل مصر زاخرة بجهود كل الرجال الوطنيين ..

على هامش

أول قمـــة عربيـــة لاتينيـــة

بقلم / عبد السلام السيد أحمد



عقدت اول قمة عربية لاتينية في العاصمة برازيليا بناءً على دعوة الرئيس البرازيلي لويس داسيلفيا، وقد جمعت القمة بين القادة العرب في الجامعة العرّبية (22 دولة) و(12 دولة) من أمريكا الجنوبية. وقدمت البرازيل هذه الدعوة إنطلاقاً من رؤية شاملة تبدأ من مستوى العلاقات الثنائية، ورؤية لإعادة صياغة النظام الدولي، وسعياً لنظام عالمي اكثر إستقراراً بجانب بحث تطور العلاقات الإقتصادية بين المجموعتين .

وتمثل هذه القمة فرصة مهمة لإعادة نسج الروابط مع منطقة ناهضة تضم دولاً قطعت شوطاً كبيراً على طريق التحديث في مختلف المجالات السياسية والإقتصادية والإجتماعية، ونجحت في تقديم نماذج للتحديث والتطوير وفق رؤية ذاتية بعيداً عن إستيراد نماذج سابقة التجهيز ودون الخضوع لضغوط خارجية.

وبدأت القمة الأولى من نوعها أعمالها برئاسة الرئيسين الجزائري عبد العزيز بوتفليقة بصفته رئيساً للقمة العربية والبرازيلي لويس داسيلفيا. وإفتتحت بكلمة الرئيس البرازيلي أعقبتها كلمة بوتفليقة، ثم ألقى اليخاندور توكيدو رئيس بيرو كلمته بصفته الرئيس الحالي لقمة دول أمريكا الجنوبية. كما ألقى السيد عمرو موسى الأمين العام للجامعة العربية كلمته في الجلسة الإفتتاحية التي شهدت مناقشة التعاون الإقتصادي بين الدول العربية ودول أمريكا الجنوبية، وتعزيز الروابط السياسية بين الجانبين، وخصصت الجلسة الثانية للقمة للحوار السياسي والتبادل الثقافي، كما تم خلال الجلسة الثالثة عرض تقرير عن ملتقى الأعمال الذي عقد على هامش القمة التي سبقتها إجتماعات لوزراء الخارجية. بحثت القضايا الإقتصادية والتجارية والثقافية، ونقل التكنولوجيا، بالإضافة إلى القضايا السياسية التي تهم الجانبين وذلك في إطار التعاون المشترك بين الدول النامية .



القادة العرب وقادة أمريك الجنوبية

موقف دول أمريكا الجنوبية

إن دول أمريكا الجنوبية التي تعتبر على درجة عالية من النضج السياسي، ولها تجارب ناجحة في التعامل مع القضايا الشائكة كالفقر والأمية وعدالة توزيع الدخل، وسبل توصيل الدعم لمستحقيه، كما أن لدى هذه الدول ما يمكن الإستفادة به في مسيرة إصلاح الدول العربية، خاصة وأن دول أمريكا الجنوبية عرفت طريق الإصلاح والتطوير المتوازن، ولديها تجارب غنية في إخلاء منطقتها من أسلحة الدمار الشامل، ورؤية تؤكد أن الفقر والجوع يمثلان أخطر أسلحة الدمار الشامل، وهناك تطلع أمريكي جنوبي بالتعاون مع العالم العربي في المجال الإقتصادي عن طريق زيادة معدلات التبادل التجاري، والتعاون في المشروعات المشتركة وتوسيع التعاون في المجال الثقافي والرغبة في تأسيس شراكة عربية أمريكية جنوبية، ومد جسور التعاون وتوثيق العلاقات مع الدول العربية على كافة المستويات وإلى أقصى حد ممكن.

بوتفليقة

توصيات القمة

إنتهت القمة بتوصيات من أهمها

* المطالبة بإخلاء منطقة الشرق الأوسط من الأسلحة النووية وغيرها من أسلحة الدمار الشامل.
* عقد إجتماعات لكبار المسئولين، وإجتماع المندوبين الدائمين بالأمم المتحدة على هامش أعمال الجمعية العامة للمنظمة الدولية.
* عقد إجتماعات سنوية لوزراء خارجية الجانبين.
* مطالبة الأطراف المعنية والمجتمع الدولي بإتخاذ الإجراءات العملية والعاجلة لإنشاء منطقة خالية من الأسلحة النووية في الشرق الأوسط.
* عقد إجتماعات على المستوى الوزاري في مجالات الإقتصاد والتجارة والإستثمار والنقل والسياحة والثقافة والعلوم والتكنولوجيا .

إعلان القمة

لقد صدر عن القمة إعلان سياسي وإقتصادي وثقافي يدعو إلى تفعيل التعاون بين الدول العربية ودول جنوب أمريكا وذلك عن طريق إنشاء آليات لدعم هذا التعاون، ومتابعة تنفيذ القرارات.

البيان الختامي

لقد أكد البيان الختامي للقمة على

- ضرورة تحقيق السلام الشامل والعادل والدائم في منطقة الشرق الأوسط على أساس مبدأ الأرض مقابل السلام وفقاً للقرارات الدولية.
- ضرورة تحقيق الحقوق الوطنية المشروعة للشعب الفلسطيني، وإنشاء دولة فلسطينية مستقلة تعيش جنباً إلى جنب مع دولة إسرائيل، وإنسحاب إسرائيل من جميع الأراضي العربية المحتلة حتى حدود يونيو 67، وإزالة المستعمرات.
- ضرورة التصدي للإرهاب بجميع صوره عن طريق تعاون دولي نشيط.
- تحقيق الأمن والإستقرار الإقليميين في منطقة الشرق الأوسط بعد إخلاء المنطقة من أسلحة الدمار الشامل، وإنضمام جميع دول المنطقة دون إستثناء إلى معاهدة حظر إنتشار الأسلحة النووية.
- الإلتزام الكامل وإحترام مبادئ سيادة الدول ووحدة أراضيها، والتسوية السلمية لجميع النزاعات والقضايا الدولية والإقليمية طبقاً للقانون الدولي وميثاق الأمم المتحدة.
- إحترام خصوصيات المجتمعات الثقافية والمحافظة على الهوية الوطنية، وإحترام التعددية الثقافية، ومنع إستخدام القوة أو التهديد في العلاقات الدولية .

تعد هذه القمة حدثاً تاريخياً في تاريخ العلاقات بين الدول العربية والدول جنوبية أمريكية، خاصة وأن أوجه الشبه بيننا نحن العرب وبينهم كثيرة جداً، ولابد من التعاون لتحقيق مزيد من التواصل والفهم، وإنتهاز الفرص الواعدة مستقبلاً خاصة وأن القمة أيدت الجهود والآليات الدولية الرامية إلى مكافحة الفقر والجوع وتعزيز التنمية، كما أنها ساندت الفلسطينيين وإنتقدت إسرائيل إنتقاداً شديداً، وكذا العقوبات الأحادية الجانب المفروضة على سوريا من قبل الولايات المتحدة ورفض الإحتلال الأجنبي .

ولإمكان إنعاش التبادل التجاري والإستثمارات المشتركة التي تخدم المجموعتين لابد من دراسة وإقامة مراكز تجمع تجاري للمنتجات المتبادلة، وتنشيط العلاقات التجارية من خلال رجال الأعمال والمستثمرين العرب ومن جانبها أعلنت وزارة الخارجية البرازيلية تدشين خط جوي يومي بين ساوباولو ودبي قبل نهاية العام الجاري.

لويس داسيلفيا

أساليب تمويل مشروعات النقل

الجزء الرابع

ذكرنا فى العدد الماضى "الجزء الثالث" الأساليب الأخرى المتاحة للقطاع الخاص لتمويل شبكات وتسهيلات خدمات النقل. وسنتعرض فى هذا العدد إلى وسائل أخرى للتمويل.

7- وسائل اخرى للتمويل

– بالإضافة إلى الأساليب التى تم إستعراضها هناك مصادر أخرى للتمويل مثل القروض وإصدار السندات والمساهمات والمنح والتبرعات

الإقتراض وإصدار السندات:

القروض إما أن تكون قصيرة الأجل أو طويلة الأجل ويتم اللجوء إليها لتمويل المشروعات بصفة عامة سواء للنقل أو غيره من الأنشطة ويكون من الصعب الحصول على لقروض لقطاع النقل لأن البنوك لا ترحب بإعطاء القروض للمشروعات ذات المخاطر المالية ويتم إعطائها فى حالة ضمان تحقيقها لربح فى حالة التشغيل ويتم إعطائها أيضا بضمان الأصول المملوكة للمشروع، ومما يجدر ذكره أن مشروع مترو الأنفاق (الخط الثانى) قد تم تنفيذه بقروض من البنوك التجارية، والشكل الثانى هو إصدار سندات تكون عادة معفاة من الضرائب وطويلة الأجل.

المساهمات والمنح:

يتم التمويل من خلال المساهمات والتبرعات العامة أو من خلال المنح ولا يتم إعادة دفعها أى أنها نهائية وقد تكون هذه المنح والمساهمات بشروط ميسرة وبسيطة وقد تكون معقدة وبإلتزامات محددة.

عقب صدور القانون رقم 203 لسنة 1991 قانون قطاع الأعمال العام الذى أعطى الحرية للشركات القابضة والتابعة فى الإدارة والتمويل والإعتماد على الموارد الذاتية لها كانت شركات النقل قبل هذا التاريخ مسئولة عن التشغيل فى ظل تبعيتها لوزارة النقل (هيئة القطاع العام للنقل البرى وهيئة القطاع العام للنقل البحرى) وكانت تحصل على قروض من بنك الإستثمار وعادة لا ترد الشركات الفوائد على هذه القروض وكذلك أقساط القروض لقلة مواردها وعدم إعطائها الحرية فى رفع التعريفات المعمول بها.

وبعد صدور القانون 2003 لسنة 1991 وفى ظل مسئولية الشركات أحجمت الشركات عن الحصول على قروض بنك الإستثمار القومى بل أصبحت مسئولة عن سداد مديونيتها لبنك الإستثمار القومى وإنخفضت الخطط الإستثمارية لهذه الشركات مما أدى إلى تدهور أوضاعها وتقادم الأساطيل المملوكة لها وإرتفاع أعمارها دون تجديد أو تدعيم بأساطيل جديدة وفى ظل إزدياد الطلب على النقل إنتشر الإعتماد على التاكسى بين الأقاليم والميكروبلص مما أدى إلى تشوه النقل إلى أن تم إستصدار قرار جمهورى بمسئولية هيئة الطرق والكبارى عن النقل البرى للركاب بين الأقاليم وقيامها بالتفتيش ومراقبة التشغيل مما أدى إلى تدخل الشركة القابضة للنقل إلى إعطاء قروض للشركات لتمويل إستثماراتها بفائدة مخفضة 5% والسداد على أقساط من دافع التشغيل للأساطيل الجديدة

8- التطبيق فى قطاع النقل بمصر:

كما سبق أن أوضحت فإن الدولة أولت عناية فائقة بقطاع النقل حيث حصل على أهمية كبيرة فيما تم تنفيذه من إستثمارات وما تبعه من سياسات رفع التعريفة والإستفادة من مبدأ التمييز الإقتصادى فى تقديم الخدمات حيث تم رفع التعريفة إلى ما يقرب من التكلفة المالية فى حالات تقديم الخدمة المميزة والسريعة فى حين ظلت التعريفة منخفضة أقل من التكلفة الحدية لخدمة الطبقات ذات الدخل المحدود وتم لأول مرة تحويل بعض الطرق السريعة على طرق ضرائبية ذات الرسوم وبذلك فإنه فى ظل إنخفاض ما تقدمه الدولة من دعم وتحريك تعريفات البنية الأساسية للنقل حيث المناخ الإقتصادى قد تغير وبالتالى يمكن للقطاع الخاص المساهمة فى بعض مشروعات البنية الأساسية للنقل بل وأقبل على ذلك.

وسنستعرض فيما يلى ما تم إتخاذه من إجراءات فى هذا المجال

8-1- القوانين التى تم تعديلها أو إصدارها:

– إن التجربة المصرية فى مجال مشروعات الإنشاء والتملك والتشغيل وإعادة الملكية (BOOT-BOT) تعتمد فى نجاحها على التحرر من القيود والإصلاحات الغير علنية والعمل على تقوية النزاهة والشفافية والمساءلة الإدارية وضمان عدم وجود أى تأثيرات سلبية على المجتمع من جراء هذا الأسلوب الذى لا يعنى أن الدولة سوف تتخلى عن مسئوليتها ولكنها تريد توسيع قاعدة الإستثمار وفيما يلى القوانين التى صدرت فى شتى المجالات:

الطرق:

صدر القانون رقم 229 لسنة 1996 بتعديل القانون رقم 84 لسنة 1968 بشأن الطرق العامة ليتضمن:

– جواز منح إلتزامات المرافق العامة للمستثمرين المحليين والأجانب أشخاصاً طبيعيين ومعنويين وذلك لإنشاء طرق حرة وسريعة ورئيسية وإدارتها وإستغلالها وصيانتها

– تحصيل مقابل على هذه الطرق دون التقيد بأحكام القانون رقم 129 لسنة 1948 بإلتزامات المرافق العامة والقانون رقم 61 لسنة 1958 فى شأن منح الإمتيازات المتعلقة بإستثمار الموارد الطبيعية والمرافق العامة وتعديل شروط الإمتياز ويتم إختيار الملترم فى إطار المنافسة والعلانية وألا تزيد مدة الملتزم عن 99 عاماً وللمستثمر الحق فى إستغلال مساحات واقعة على جانبى الطريق وفى بدايته ونهايته بإقامة المنشآت والأنشطة الزراعية والصناعية والسياحية وعلى أن تؤول جميع المنشآت إلى الدولة فى نهاية مدة الإلتزام دون مقابل وبحالة جيدة.

– يصدر بمنح الإلتزام وتعديل شروطه قرار من مجلس الوزراء بناء على إقتراح وزير النقل والمواصلات.

الموانى:

– تم تعديل القانون رقم 1 لسنة 1996 بإنشاء الموانى المتخصصة بإصدار موانى متخصصة أو إنشاء أرصفة متخصصة فى الموانى القائمة وإدارتها وإستغلالها وصيانتها وتحصيل مقابل إستخدامها وذلك دون التقيد بأحكام القانون رقم 129 لسنة 1947 بإلتزامات المرافق العامة والقانون رقم 61 لسنة 1958 فى شأن منح الإلتزامات المتعلقة بإستثمار موارد الثروة الطبيعية والمرافق العامة وتعديل شروط الإمتياز ويتم الإختيار فى ظل المنافسة والعلانية وألا تزيد مدة الإلتزام عن تسعة وتسعين عاماً وأن يراعى الملتزم الحفاظ على الميناء أو الرصيف وجعله صالحاً للإستخدام طوال مدة الإلتزام، وأن يلتزم بأحكام القوانين والقرارات المتعلقة بالموانى وتنظيم الأنشطة التى تعمل بها وأن تؤول جميع المنشآت إلى الدولة فى نهاية مدة الإلتزام دون مقابل وبحالة جيدة وأن يصدر بمنح الإلتزام قرار من مجلس الوزراء بناء على إقتراح الوزير المختص.

المطارات:

صدر القانون رقم 3 لسنة 1997 بشأن منح إلتزام المرافق العامة لإنشاء وإدارة وإستغلال المطارات وأراضى النزول ومن أهم ما تضمنه القانون ما يلى:

– مع عدم الإخلال بالسيادة الكاملة والمطلقة للدولة على الفضاء الجوى داخل الإقليم وبالأنظمة الخاصة بأمن المطارات والطائرات، يجوز منح إلتزامات المرافق العامة للمستثمرين المصريين وغيرهم أشخاصاً طبيعيين أو إعتباريين فى الداخل والخارج لإنشاء وإعداد وتشغيل وإدارة وصيانة وإستغلال ما هو قائم من مطارات وأراضى النزول وذلك دون التقيد بأحكام القانون رقم 129 لسنة 1947 وبإلتزامات المرافق العامة والقانون رقم 61 لسنة 1958 فى شأن منح الإمتيازات المتعلقة بإستثمار موارد الثروة الطبيعية والمرافق العامة وتعديل شروط الإمتيازات ومع الإلتزام بأحكام قانون الطيران المدنى الصادر بالقانون رقم 119 لسنة 1963 وبمراعاة القواعد والإجراءات الاتية.

أ) أن يتم إختيار الملتزم فى إطار المنافسة والعلانية .

ب) ألا تزيد مدة الإلتزام على تسع وتسعون سنة.

ج) أن تحدد وسائل الإشراف والمتابعة الفنية والمالية التى تكفل حسن سير المرفق بإنتظام وإطراد.

– مع مراعاة إشراف الهيئة المصرية العامة للطيران المدنى على عمليات تامين الطيران والقائمين عليها والتحقيق فى المخالفات الخاصة بها وبمبدأ المعاملة بالمثل بالنسبة لفتح أى مكتب لمؤسسات النقل الجوى الأجنبية يكون للملتزم بالنسبة للمطارات وأراضى النزول محل الإلتزام السلطات المختصة بالطيران المدنى فى المواد 18، 21، 68 من قانون الطيران المدنى وإلى السلطات المختصة بالطيران المدنى فى المادة 57 من قانون رسوم الطيران المدنى وذلك فى حدود الشروط الواردة فى عقد الإلتزام .

– يصدر بمنح الإلتزام وتحديد شروطه وأحكامه أو تعديلها وحصة الحكومة فى حدود القواعد والإجراءات السابقة قرار من مجلس الوزراء بناء على إقتراح الوزير المختص ولا يجوز للملتزم أن يتنزل عن الإلتزام لغيره دون إذن من مجلس الوزراء.

***

الطفرة في بناء السفن الجديدة وتأثيرها على صناعة إصلاح السفن



عميد بحري متقاعد
عبد العزيز أبو قنديل

بينما تستمر الأسواق الملاحية في الإتزان، فإن صناعة بناء السفن الجديدة، وخاصة في الشرق الأقصى (الصين وكوريا الشمالية واليابان) تتمتع بقائمة طلبات بناء طويلة على غير العادة. والقطاعات الأكثر نشاطاً في الوقت الحاضر هي سفن نقل الحاويات - والتي تبدو أنها كلما زاد حجمها زاد الإقبال عليها - وناقلات الغاز التي من المنتظر أن ترى نشاطاً كبيراً وخاصة في منطقة المحيط الأطلنطي.

فقد وصلت سوق تشغيل سفن نقل الحاويات إلى 1750 نقطة خلال الجزء الأخير من سنة 2004، وأعلنت الشركات الكبرى لتشغيل سفن نقل الحاويات قائمة أخرى من طلبات بناء لسفن الجديدة، مما جعل المحللون ينقسمون بين الإبتهاج وبين القلق كلما حاولوا دراسة أحوال الأسواق والإتجاه الذي تتجه إليه، فمن بين العقود الجديدة لبناء سفن الحاويات هناك طلبات لبناء سفن حاويات عملاقة Super post panamax في الصين، كما أن شركة خطوط الحاويات الصينية مستمرة في التوسع بطلب بناء أربعة سفن حاويات حمولة كل منها 8500 حاوية مكافئة TEU في ترسانة بناء السفن في شنغهاي المملوكة للدولة. كما أن التقارير تفيد بأن عقود بناء سفن الحاويات في هامبورج بألمانيا شاهدت طفرة في يولية / سبتمبر ببناء أكثر من 80 سفينة جملة حمولاتها 153 ألف حاوية مكافئة. فسفن الحاويات العملاقة أصبحت أكثر جذباً للمستثمرين في ألمانيا حتى أن الأطباء الأثرياء وأطباء الأسنان ورجال الأعمال يستثمرون أموالهم في بناء السفن لتفادي الضرائب المهنية

ومن جهة أخرى، تم طلب بناء أكثر من 80 ناقلة غاز طبيعي مُسال LNG خلال عام 2004، ووصلت قائمة طلبات بناء هذه السفن في نهاية سنة 2004 (104) سفينة تبلغ حمولاتها 80% من حجم الأسطول الحالي في العالم. وبالأخذ في الإعتبار السفن التي تخرج من الخدمة للتخريد فإن من المنتظر أن يزداد حجم أسطول ناقلات الغاز في العالم بنسبة 9% سنوياً حتى سنة 2010 وبينما من المنتظر أن يتم بناء أكثر من 40 ناقلة غاز كل عام حتى حلول سنة 2010، فإن السؤال هو عما إذا كان عدد الناقلات الحديثة سيكون كافياً لتلبية الطلبات المتزايدة لنقل الغاز في العالم. فالعقود المُبرمة طويلة الأجل بين المصدرين والمستوردين للغاز تدل على أن تجارة الغاز ستنمو بنسبة 8.5% في العام، والمنتظر أن تبلغ أشدها سنة 2007.

وأحد أهم المشاكل التي واجهت صناعة بناء السفن الجديدة خلال سنة 2004 هو الزيادة الكبيرة في أسعار الصلب التي تزداد بصفة دائمة وبنسبة كبيرة مما يسبب قلقاً لبناء السفن وإصلاحها. فبالرغم من زيادة إنتاج الصلب في العالم فإن زيادة أسعاره لم تهدأ فبناءً على تقارير المؤسسة العالمية للحديد والصلب، فإن إنتاج الصلب في الدول الـ 62 المنتجة له في العالم وصل إلى 946 مليون طن بنهاية سنة 2004 بزيادة 9% عن العام السابق سنة 2003 ويُنتظر أن يتجاوز الإنتاج - لأول مرة إلى المليار طن بنهاية سنة 2005. ومن أكبر الدول إنتاجاً للصلب هي الصين، فقد أنتجت مصانع الصلب فيها 245 مليون طن بنهاية سنة 2004 بزيادة قدرها 22% عن العام الماضي، وهذا القدر يُعتبر ضعف الإنتاج الكلي لدول أمريكا الشمالية وعلى أية حال، فإنه بينما يزداد إنتاج الصلب لمواجهة الزيادة الحالية في الطلب عليه، فإن هناك نقصاً في تلبية الطلبات عليه، وهذا هو السبب في إستمرار زيادة أسعاره. فبناءً على الدراسات، زادت أسعار الصلب 150% خلال السنوات الثلاثة الماضية ولازالت أسعاره في إرتفاع

التأثير على صناعة إصلاح السفن

في الوقت الذي فاقت فيه معظم أسواق النقل البحري كل التوقعات، مما شد إنتباه المستثمرين في أنحاء العالم، فإن المحللين يفكرون فيما سيكون عليه الحال مع نهاية سنة 2005. فإلى جانب إرتفاع أسواق إستئجار السفن، التي جاوزت آمال ملاك السفن، إنتعشت أسواق بناء السفن وإصلاحها وتخريدها وبإستبعاد إحتمال ظروف دولية غير مرئية، فإنه من المنتظر أن يستمر هذا الإنتعاش لبعض الوقت

إلا أنه في قطاع إصلاح السفن فلا ينتظر أن يحقق الربحية الواضحة السريعة فإن صناعة إصلاح السفن التي تخدم تشغيل السفن بالمعدلات الحالية والتي تساعد ملاك السفن على إصلاح سفنهم إختيارياً للإستمرار في أعمالها، إلا أنه لأول مرة منذ عقود كثيرة ظهرت القواعد التنظيمية الدولية التي تجبر الملاك على عمل الإصلاحات الضرورية لسلامة سفنهم وحماية البيئة البحرية.

وبالرغم من عدد السفن الجديدة التي دخلت الخدمة في العام الماضي سنة 2004 والأسعار التي دُفعت ثمناً للسفن المباعة للتخريد، فإنه من الغريب أن أسعار السفن الجديدة والمستعملة قد إرتفعت بشكل ملحوظ خلال العام الماضي حتى أن بعض الملاك أقبلوا على دفع حوافز لترسانات بناء السفن لتقديم مواعيد تسليم سفنهم الجديدة كلما أمكن، وملاك الناقلات يؤجلون تخريد سفنهم القديمة حتى آخر وقت ممكن، والسفن التي مفروض بيعها إلى ساحات التخريد يقوم ملاكها بإجراء الإصلاحات الضرورية لها لجني آخر الملايين من الدولارات بتشغيلها

لكن مثل هذه الإصلاحات سيتم ضغطها بدخول العدد الكبير من السفن العملاقة في الخدمة، سواء من الناقلات أو ناقلات الصب الجاف أو الحاويات. فإن قائمة السفن التي تحت البناء تحد من إختيار الملاك إجراء الإصلاحات لسفنهم القديمة

وعلى الجانب الآخر، فإن الكثير من ترسانات إصلاح السفن الذين تعودوا على العيش بالقليل من المال في إصلاح السفن لصالح زبائنهم من ملاك السفن القديمة، بدءوا ينتهزون الفرصة لرفع أجور إصلاح السفن نظراً لكثرة عمليات إصلاح السفن وإرتفاع أسعار الصلب وخاصة ترسانات إصلاح السفن في الشرق الأقصى وهذا ساعد ترسانات إصلاح السفن في أوروبا على المنافسة في الأجور وخاصةً في بعض أنواع الإصلاحات

إلا أنه مع زيادة أعداد السفن الجديدة أصبح لصناعة إصلاح السفن القديمة أهمية ضئيلة. فإن تعطيل السفينة عن العمل لعدد من الأيام تقضيها السفينة في ترسانة إصلاح السفن لا يمكن صاحبها من جني عدة آلاف من الدولارات في تشغيلها. لذا إتجهت ترسانات إصلاح السفن، التي رفعت أجور الإصلاح فيها، إلى محاولة تحسين أدائها وسرعة عمل الإصلاحات لتوفير الوقت مما يروق ملاك السفن ولتشجيعهم على إختيار عمل الإصلاحات اللازمة لسفنهم دون تعطيلها عن العمل.

وأما ترسانات إصلاح ناقلات الغاز الطبيعي المُسال LNG المتخصصة، فإن عيبها أن توجد في منطقة تشغيلها في الأطلنطي، حتى لا تبتعد تلك الناقلات كثيراً عن مناطق عملها إذا إضطرت إلى إجراء الإصلاحات الضرورية لها.

***

تحية شكر ووسام حق



دائماً ما تقوم الصحافة بعرض المشكلات وأسبابها والمسئولين عنها وكيفية حلها وآراء المختصين، لذا وددنا جعل باب للسادة المسئولين الذين لهم دور متميز في دفع العمل بالموانى المصرية وأن نقدم الشكر لكل من يدفع الأنشطة للإنجاز بسرعة وبإلتزام الحق والصواب وأن يكون إسم هذا الباب (تحية شكر ووسام حق) وأن يكون موجهاً هذه المرة لمعالى الدكتور/ حسن خضر وزير التموين والتجارة الداخلية ليس فقط لجهود سيادته بالوزارة الموقرة ولكن أيضاً لنظرة الوطنية الشاملة للأنشطة المتعلقة أو المشتركة بأنشطة النقل البرى والبحرى والجوى والمرتبطة بأعضاء الغرف التجارية

وحيث أننا في مدينة بورسعيد ومع التحول الإستثمارى في أنشطة المدينة وإيجاد مناطق صناعية بمنطقة جنوب بورسعيد فضلاً عن تحول مخازن منطقة الإستثمار إلى مصانع منتجة ومع وجود ميناء بورسعيد (الحريق) وكذا ما هو منظور مستقبلاً لمنطقة شرق التفريعة وما ينتظرها من خير مشروعات متنوعة مستقبلاً وقريباً إن شاء الله تعالى خاصة مع نجاح ميناء شرق التفريعة (الوليد) بصورة طيبة مع بداية تشغيله خلال أول ستة أشهر وكذا لموقع بورسعيد على الطريق الدولي الساحلي علاوة على وجود مطار الجميل والمتوقع تطويره مستقبلاً، لكل هذه الأسباب ومع الفكر الحديث في تجميع وعبوة ونقل وشحن البضائع بعد التخليص الجمركي عليها وحجز فرغ شحنها كان ولابد من وجود وكلاء شحن أكفاء وعلى أعلى مستوى.

تقدمنا لسيادته من خلال مجلس إدارة الغرفة التجارية لبورسعيد (الموقر) بطلب إنشاء شعبة خدمات النقل الدولي ببورسعيد لتعزيز فكر تواجد هذا النشاط بصورة مناسبة وتعزيز وجوده، فصدر قراره الحكيم رقم 23 لسنة 2005 لإنشاء تلك الشعبة.

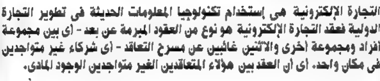
فتحية لسيادته ليس منا فحسب ولكن من مدينة بورسعيد من كل مصرى يرجو الرقى بالأداء خاصة المتعلق والمرتبط بالنشاط الدولي والذي يظهر شكل أداء المتعاملين مع الموانى البرية والبحرية والجوية المصرية بصورة ممتازة ومشرفة .

إبراهيم شلبى

التجارة الدولية الإلكترونية ووسائل تسوية منازعاتها



بقلم: سعيد رجب شرف



التجارة الإلكترونية هى إستخدام تكنولوجيا المعلومات الحديثة فى تطوير التجارة الدولية فعقد التجارة الإلكترونية هو نوع من العقود المبرمة عن بعد - أى بين مجموعة أفراد ومجموعة أخرى والاثنين غائبين عن مسرح التعاقد - أى شركاء غير متواجدين فى مكان واحد، أى أن العقد بين هؤلاء المتعاقدين الغير متواجدين الوجود المادى.

لذلك فقد إنتشر في الوقت الحالى إستخدام مصطلح العقد الإلكتروني ومصطلح تجارة إلكترونية ومصطلح قضاء إلكترونى وتوقيع إلكترونى.

ولا يوجد ما يمنع التعبير عن الإدارة عن طريق الإنترنت، وذلك بتبادل الإيجاب والقبول مثلاً بين المنتج والمستهلك وخضوع هذا التعبير للقواعد العامة التى تحكم إنعقاد العقد وذلك على إعتبار أن العقود التى يتم إبرامها فى القضاء الإلكترونى لا تختلف عن مثيلاتها التقليدية إلا من حيث الوسيلة المستخدمة للتعبير وهى البريد الإلكتروني والويب Web

إذن يتمتع العقد المبرم إلكترونياً بخصوصية غياب الوجود المادى للأطراف وإختلاف وسيلة التعبير حيث تتم من خلال وسائل عبر الإنترنت

والتجارة الإلكترونية هى إستخدام تكنولوجيا المعلومات الحديثة فى تطوير التجارة الدولية وفى تنمية المبادلات، فعقد التجارة الإلكترونية هو نوع من العقود المبرمة عن بعد - أى بين إثنين غائبين عن مسرح التعاقد أى بين شركاء ليسوا فى حالة حضور متزامن فيما بينهم ونظراً لأنه قد يحدث بعض الخلاف أثناء تنفيذ العقد الالكترونى فإنه تم إبتكار مشروع القاضى الإفتراضى.

حيث أنه يعتبر مشروعاً تجريبياً يهدف إلى توفير تسوية سريعة لفض المنازعات خلال الإنترنت ويهم بصفة خاصة الذين يطالبون بالتعويض عن الأضرار بسبب وسائل خاطئة وملفات عن طريق الإنترنت أو الشركات التى تقوم بتوفير خدمات الإنترنت ويهدف مشروع القاضى الإفتراضى إلى ما يلى.

1- إثبات جدوى تسوية المنازعات إلكترونياً.

2- المساعدة فى تحديد مسئوليات شركات تقديم خدمات الإنترنت

3- تزويد هذه الشركات بأحكام محايدة عن الشكاوى الخاصة بالبريد الإلكترونى.

4- تزويد مستخدمى النظام بتعويضات دون تحملهم بتكاليف عالية عن الشكاوى الخاصة بالرسائل والملفات البريدية.

5- إستكشاف مدى إمكانية نجاح النظام فى تسوية المنازعات الأخرى المتعلقة بشبكات الكمبيوتر

وعند حدوث نزاع بين طرف وآخر فى هذا المجال فإنه يتم تقديم طلبات التحكيم إما من خلال البريد الإلكترونى E.Mail أو تعبئة طلب نموذج شكوى يسمى عن طريق الإنترنت - على أن يشتمل طلب التحكيم على بيان كامل عن طبيعة النزاع مع تحديد أطراف النزاع.

وتشتمل الطلب أيضاً على البيانات الآتية

1- بيان الأسباب التى أدت إلى وجود النزاع

2- تبرير متطلبات الدعوى أو وصف لملخص النزاع.

3- إسم المدعى وجهة عمله وعنوانه أو البريد الإلكترونى الخاص به.

4 - إسم وعنوان شركة أو شبكة كمبيوتر لها علاقة بالشكوى - وأى مادة مخزنة بالكمبيوتر ويكون لها صلة بالشكوى.

ويقتصر حكم القاضى الإفتراضى على ما يلى:

- إقرار تعويض معنوى فقط - من الشركة مقدمة الخدمة بحذف أو حجب الرسالة أو الملف موضوع النزاع أو تقييد الإطلاع عليه بأية طريقة أخرى.

وفى بعض الحالات الإستثنائية يجوز للقاضى مطالبة الشركة بمنع المدعى عليه من الوصول إلى النظام - وليس للقاضى أى سلطة فى تقرير تعويض مالى

وبهذه المناسبة فإن مشروع القاضى الإفتراضى لم يصدر إلا حكماً واحداً فى قضية واحدة وذلك فى الولايات المتحدة الأمريكية.

وملخص هذه القضية أن إحدى الشركات قد نشرت إعلاناً فى إحدى الشبكات تعرض فيه بيع خمسة ملايين عنوان بريد إلكترونى بالجملة وقد طلب المدعى حذف الإعلان من الشبكة للأسباب الآتية.

1 - أن الإعلان يشجع على بيع العناوين الإلكترونية وهذا يتعارض مع السياسة العامة.

2 - يشكل الإعلان إعتداء على حق المدعى فى الخصوصية.

3 - أن الإعلان يعتبر إعلاناً مخادعاً.

وقد ألزم الشركة التى قامت بالإعلان بحذفه. وقد أصدر القاضى هذا الحكم خلال أربعة أيام من وقت تقديم طلب بالنزاع - وقد قامت الشركة بتنفيذ الحكم.

وقد تبدو أهمية فائدة مشروع القاضى الإفتراضى فى الإجراءات السريعة التى يتسم بها والتى تتناسب مع حسم منازعات التجارة الدولية.

مشروع المحكمة الإلكترونية

يعد نظام المحكمة الإلكترونية التجربة الثانية التى تتعلق بتسوية المنزعات إلكترونياً وقد أرسى مركز أبحاث القانون العام بكلية الحقوق قواعدها عام 1966.

ويدور جوهر هذا المشروع حول المحاور الآتية :-

1- التجارة الإلكترونية
2- المنافسة
3- حقوق المؤلف
4- العلامات التجارية
5- حرية التعبير عن الرأى
6- الحق فى الخصوصية، وبعض المجالات الأخرى بإستثناء القانون الجنائى

مصر والتجارة الإلكترونية

أصدرت الحكومة المصرية قانون التوقيع الإلكترونى رقم 15 لسنة 2004 - وقد نص فى المادة الثانية منه بعد الديباجة - على إنشاء هيئة تنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات تكون لها شخصية إعتبارية عامة وتهدف إلى الآتى :-

1- تشجيع وتنمية صناعة تكنولوجيا المعلومات .
2- نقل التكنولوجيا المتقدمة للمعلومات والإستفادة منها
3- زيادة فرص تصدير خدمات الإتصالات وتكنولوجيا المعلومات.
4- توجيه وتشجيع وتنمية الإستثمار فى مجال تكنولوجيا المعلومات

وقد نصت المادة الرابعة من القانون على أن تختص الهيئة بإصدار وتجديد التراخيص اللازمة لمزاولة أنشطة خدمات التوقيع الإلكترونى وغيرها من الأنشطة فى مجال المعاملات الإلكترونية وصناعة تكنولوجيا المعلومات وذلك وفقاً لأحكام القوانين واللوائح المنظمة لها .

وارجو بذلك ان اكون قد القيت نظرة ملخصة على موضوع التجارة الإلكترونية ووسائل تسوية منازعاتها.

والله ولى التوفيق

المناطق الصناعية المقيدة ..
وليس المناطق الصناعية المؤهلة!

نجحت العولمة الإقتصادية نجاحا كاسحا فى تصدير المصطلحات والمفاهيم والاساليب للدول الآخذة فى النمو وفى معيتها مصر بحيث تتحول هذه المصطلحات إلى رؤوس حراب ثم رؤوس جسور لغزو مفاهيمى يضعف من فعاليات أى محاولة لرؤية الاشياء والعلاقات والنتائج فى سياقها الصحيح .

وآخر هذه المصطلحات التى يروج لها البعض بإعتبارها طوق النجاة وشبكة الامان للإقتصاد الصناعى المصرى هو ما يعرف باللغة الانجلوسكسونية بالـ QIZ إختصارا لعبارة (The Qualified Industrial Zone) التى جاءت ترجمتها بصورة مراوغة لتضفى عليها مسحة من قابلية التجاوب والإستحسان.

بقلم / سمير معوض
المستشار الإقتصادى
للمنطقة الحرة (سابقا)

والمشكلة الشائكة هى أننا غالباً ما نتنازل عن حقوقنا فى البحث فيما وراء المعانى التى تستدرجنا إلى الوقوع تحت طائلة التفسير الظاهرى للأمور فالـQIZ هى فى الترجمة العملية الأكثر إنطباقاً على واقعها الإقتصادى هى (مناطق صناعية مقيدة أو مناطق صناعية مشروطة) إذ لو دققنا النظر فى كلمة (Qualified) سنجد أن من ضمن معانيها: (مقيد/ محدود/ محصور/ معدل/ غير مطلق) فإلى أى التعريفات سوف تنتمى هذه المناطق التى يجرى التبشير بها وكأنها العلاج الناجع بتراجع معدلات التنمية الصناعية ومعدلات الصادرات سيما؟ فى ذات الوقت الذى لم نعول بما فيه الكفاية على محاور إقتصادية أخرى أكثر جدوى وأدوم بقاء ونمواً وأعلى نسبياً بكثير فيما تدره من قيم مضافة مثل صناعة الخدمات البحرية وصناعة بناء السفن وأنشطة إصلاحها وصيانتها وصناعة تفكيك السفن وصناعة أنشطة الأقطرمة البحرية

(Sea- to- Sea transshipment)

التى كان ميناء بورسعيد مركز توزيع سلعياً لها ومن المنتظر أن يقوم ميناء شرق بورسعيد المحورى بهذه الوظيفة على نحو أرقى تطوراً وأكثر إفادة إذا ما تركت لإدارته العالمية أن تمارس صلاحياتها دون التعرض لعدواء البيروقراطية المتفشية لدينا. هذه المناطق من الناحية السياسية تعد ثمرة لمبادرة الكونجرس الأمريكي عام 1996 التى ترمى إلى زيادة التعاون الإقليمى لاسيما ما بين إسرائيل والدول المحيطة بها لردم هوة ضعف الوفاق السياسى.

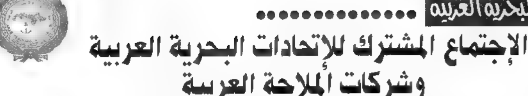
هذه المناطق الصناعية أولاً محصورة فى أنشطتها الإنتاجية لأنها ستكون تحت رحمة إتجاهات وتفضيلات السوق الأمريكية مع البواعث السياسية التى يغلب عليها مبدأ الجزرة فى أحوال الرضا واعصا فى ظروف غياب هذا الرضا وعلى ذلك فإن الصبغة الإحتكارية للطلب (الإستهلاك) ستكون أكثر إستبداداً وتعسفاً فى إملاء شروطها على العرض (الإنتاج) وبما أن السوق العولمية الآن وفى الفترات القادمة هى سوق تخضع للنفوذ الطاغى للمستهلكين بقواهم الكسبية والإنفاقية فإن أى تبدل فى معدلات إزدياد هذا النفوذ لاسيما إذا تدخلت السياسة وقوى الضغط وتكتلات التحالفات فى صياغة رسم مساراته وتعديل أهدافه سيكون سبباً عميق التأثير على هيكلية وتوازن أداء هذه الصناعة ففى التقدير الأقرب إلى منطق الأمور فإن هذه المناطق تكتسب الصفة السياسية بأقوى مما تتمتع بالموثوقية الإقتصادية. وإلا فما هى الدواعي الإقتصادية لإقحام شرط أن تكون المدخلات الإسرائيلية فى هذه الصناعة المصرية بداءة 40% ورؤوس الأموال المستثمرة فيها 49% ثم إستمرت لعبة شد الحبال من الجانب المصرى للدول بهذه النسب إلى 11.7% و35% على التوالى وثانياً مشروطة لأنها ليست شراكة بالمعنى المفهوم عملياً فى كثير من العلاقات التى تتبلور الآن ولكنها تشبه عقود الغرر (Aleatory contracts) التى تقوم على فوائد غير مؤكدة تتأرجح ما بين التحقق وعدم التحقق فمن خلالها تكون إسرائيل قد فرضت وجودها فى صميم قطاع الصناعة المصرى وصارت تتحكم فى مكونات الصادرات المصرية بما يجعل القرار الإقتصادى المصرى قراراً لا يحظى بالإستقلالية لأن متاحية دخول السوق الأمريكية تظل مرهونة بنفوذ الشريك الإسرائيلى رغم إشارة الكونجرس الأمريكي فى تقريره إلى الأهمية الإستراتيجية لمصر التى إقتضت الموافقة المبدئية على إقامة 7 مناطق صناعية مؤهلة فى القاهرة والإسكندرية ومنطقة قناة السويس. غير أن الموازنة ما بين الخيارات المتاحة أما مصر عمدت إلى إستدراج شراكة رؤوس الأموال الإسرائيلية بدلاً من دخول الرساميل الاسيوية

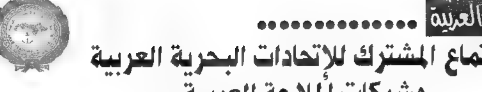
وتعزا مثل هذه المعطيات بشقيها الباعث على الأمل فى حدوث إنفراجة من حال الركود النسبى الذى آلت إليها أوضاع البنية الإقتصادية الصناعية فى مصر والمحذر من المخاطر والتداعيات الناجمة عن هذا الإنفاق قدراً من التفاؤل المتسم بالمخاوف والقلق مما سيحضره فى ركابه فلم تكن مشروعات إنتاج الملابس الجاهزة التى أقيمت برؤوس أموال مشتركة مع دول أجنبية سواء فى نطاق المناطق الحرة العامة أو خارجها تعدو كونها ورشاً لحياكة هذه الملابس بما يعرف بنظام (القص والحياكة) أو

(Cutting & Making = CM)

هذا النظام لا يولد لهذه الورش سوى قيمتين مضافتين زهيدتى الوزن الإقتصادى هما أجور العمالة اليدوية وإجارة ماكينات الخياطة فهذه الورش بقيت تعمل إما بأسلوب تلقى طلبات العمل من السماسرة المصريين والأجانب الذين عكفوا على الاستئثار بعمولات ضخمة تستقطع من الأثمان العادلة لهذه الورش والقوى العاملة فيها وإما عن طريق تلقى الطلبيات من عملائها فى الخارج مباشرة. والورش الأخيرة هى التى كانت تعمل بموجب عقود مبرمة مع الجانب الأجنبى وفى الجملة كان عددها أقل بمراحل من الورش الأولى التى خضعت لإستغلال وعسف السماسرة الذين لم يسهموا بأى قدر فى تنمية وتطوير هذه الصناعة وبصفة غالبة لم تكن هذه الورش أو تلك تحصل على مستلزمات إنتاجها من الأقمشة (Fabric) أو اللوازم المساعدة / الروائد الكمالية (Accessory) أو مواد التعبئة والتغليف (Packing materials) أو حتى الخيوط (Threads) من مواقع الإنتاج المحلية بعكس ما يحدث فى كثرة من دول جنوب شرقى أسيا التى تتميز قدرات إنتاجها المحلى بمتاحية توفير هذه المدخلات اللازمة لخطوط إنتاج الملابس الجاهزة من ألفها إلى يائها خالقة بذلك بيئة ودودة وخصبة لعناصر الإنتاج حتى فى ظل عملها وفق طلبات المستوردين فى الأسواق الخارجية. من جانب آخر فإن صوراً من الخداع الإحصائى لدينا كانت تدرج أثمان المدخلات التى لم نسدد نحن قيمتها فى الفواتير الإجمالية لقيمة الصادرات. ومع ذلك فإن الصادرات الكلية لدينا لم تبلغ ثلث ما صدرته تونس من الملابس الجاهزة الذى تجاوز ثلاث مليارات دولار وفى شتى الأحوال لا يمكن إعتبار هذه الصناعة من الركائز الهامة الفعلة للتنمية الحقيقية. على الصعيد التقنى من سوابق التجارب فى الدول أخرى فإن هذه المناطق ستكون خاضعة على نحو مخطط تخطيطاً براجماتياً لما بات يعرف منذ بداية سبعينيات القرن العشرين بمبدأ الإدارة عن بعد (teleman-agement) والعمالة المسيطر عليها بالتحكم من وراء الحدود (Telework) ففى تلك الفترة تم نقل 23 ألف مصنع لصناعة الملابس الجاهزة و7 آلاف مصنع للنسيج من الولايات المتحدة التى تستوعب سوقها ملابس جاهزة بما قيمته 110 مليار دولار إلى عدد من أقطار جنوب شرقى أسيا ولم تستقبل أى منطقة حرة فى مصر مصنعاً واحداً من هذه أو تلك. ومن المفارقات التى أثارت قدراً من الدهشة أن عدداً من مصانع هذه الأقطار حين كان حجم الأعمال يتجاوز طاقتها التشغيلية كانت تتعاقد من الباطن مع المصانع المصرية فى بعض المناطق الحرة لدينا للإنابة عنها فى إستكمال التعاقدات دون أن يكون لها أى ذكر فى هذه الأعمال ومقابل ذلك لم تكن تنال سوى النزر اليسير. كنا نقوم بدور العمالة عن بعد من الباطن (Sub-telework) فى ظل ظروف يحيط بها الغبن والبقاء على هامش المحيط فى منفى واضح عن المركز وثالثة الأثافى أن هذه الورش المصرية بقيت تتلقى التصاميم (Designs) للملابس (Garments) من الخارج والشيء نفسه يمكن قوله عن الرسوم التطبيقية لطرازات الملابس المراد صناعتها (Patrons)حيث تفتقر فى دوائر هذه الصناعة إلى الخبرة العملية الناشئة عن التجربة (experience) والمهارة الفنية الخاصة بفنون هذه الصناعة (Expertis) وإلى أن تتحسن الصورة فإن مجمل صادراتنا للسوق الأمريكية من ملابس (الكويز) لن يزيد عن مليار دولار نصيب إسرائيل منها 117 مليون دولار على هيئة إسهامات فى المكونات الصناعية ومقتضى ذلك سترتفع الصادرات الإسرائيلية إلى مصر من 30 مليون دولار إلى 150 مليون دولار. والسؤال لمن ستكون الإدارة الفنية والتسويقية؟

لماذا إذن لم يتمسك المفاوض المصرى بأهمية وضرورة التعاون فيما بين الولايات المتحدة ومصر من خلال المناطق الحرة (FTA) وليس من خلال المناطق المؤهلة لقد جسدت التجربة الأردنية فى هذا الخصوص عدة سلبيات برزت بوضوح فى تقرير لجنة الكونجرس الذى أشار فى إحدى فقراته إلى أن أحد شروط المناطق الصناعية المؤهلة المرتبط بوجوب إستخدام المدخلات الإسرائيلية يجعل المنتج الأردنى أقل تنافسية لأن هذه المدخلات بالغة التكلفة وهذه الصناعة لا تمثل قيمة إقتصادية فى إسرائيل لأن تكاليف العمالة وهى عنصر هام فى هذه الصناعة مرتفعة على نحو يهدد الميزات التنافسية ففى مصر سيكون متوسط أجر العامل/ العاملة الشهرى مائة دولار فى مقابل ألف دولار للعامل الإسرائيلى أى ما نسبته العشر. لقد أغلقت أعداد من هذه المصانع فى إسرائيل لأن مستوردى الملابس فى السوق الأمريكية أوقفوا التعامل معها لإرتفاع تكاليفها. ومن ثم فإن مناطق الكويز فى مصر تقدم حلاً سحرياً لرجال الأعمال والمستثمرين الإسرائيليين. لكن يبقى سؤال مسكوت عنه هو إذا كانت المدخلات الإسرائيلية محددة بنسبة 11.7% فبأى نسبة ستكون المدخلات الأمريكية؟ فالمتوقع أنها لن تقل عن 80% تاركة لمصر نسبة محدودة لا تتخطى 8.3% أى نصف فى المائة مما تستورده السوق الأمريكية من الملابس وهى قيمة مضافة لا تستحق الضجيج والعجيج الذى يوشك أن يوحى إلينا بأنه فى مناطق الكويز توجد الحلول الأبدية لمشكلات الإقتصاد المصرى مرة واحدة وإلى نهاية الدهر فنحن نراهن على حصان سباق لا نملك فيه سوى السرج بينما يملك غيرنا الفرس ذاته وسير اللجام ومضمار السباق. سؤال آخر ما هو مآل 150 ألف عامل يعملون فى مصانع الملابس الجاهزة فى مصر بنظام الحصة (الكوتة) وهل سيكون مصير الـ 250 ألف عامل المتوقع توظيفهم فى مناطق الكويز هو ذات مصير أسلافهم؟ وهل ما ارتآه قلة من رجال الأعمال يصلح أن يكون معياراً إستراتيجياً نؤسس عليه خطط مستقبل الإقتصاد المصرى الذى يستحق ما هو أفضل من ذلك؟





الإجتماع المشترك للإتحادات البحرية العربية وشركات الملاحة العربية

تعزيزاً للتعاون العربى فى مجال النقل البحرى وتنمية حركة التجارة البينية بين الدول العربية، ولتنفيذ توصيات اللجنة الفنية للنقل البحرى لمجلس وزراء النقل العرب فى إجتماعها المنعقد بالإسكندرية خلال فبراير 2005 وكذا بناءاً على تكليف مجلس وزراء النقل العرب بدراسة موضوع إنشاء خط ملاحى بناءاً على آخر معلومات متاحة ودراسة جدوى إنشاء هيئة تصنيف عربية مع مشاركة الشركات الملاحية الحكومية والخاصة بالوطن العربى ورفع التوصيات إلى المكتب التنفيذى لمجلس وزراء النقل العرب فى إجتماعه القادم خلال العام الحالى بالقاهرة.

وبناءاً على الدعوة الموجهة من أمانة اللجنة الفنية للنقل البحرى (إتحاد الموانى البحرية العربية) فقد عقد الإجتماع المشترك للإتحادات البحرية وشركات الملاحة الحكومية والخاصة خلال الفترة 22 / 24 إبريل 2005 بالقاهرة

بدأت الجلسة الإفتتاحية للإجتماع بكلمة اللواء عصام الدين بدوى أمين عام إتحاد الموانى البحرية العربية مرحباً بالسادة الحضور وأشار إلى مدى أهمية موضوع إنشاء خط ملاحى بين الدول العربية طبقاً للمعطيات الجديدة وإنشاء منطقة التجارة الحرة العربية وكذا جدوى إنشاء هيئة تصنيف عربية فى ظل سيطرة هيئات التصنيف الدولية

كما أشار السيد الأستاذ رشيد جميل عليو مدير إدارة الشركات والإتحادات بمجلس الوحدة الإقتصادية العربية إلى أهمية النقل البحرى فى ظل دخول منطقة التجارة العربية الحرة حيز التنفيذ فى 2005 مؤكداً على أهمية إنشاء خطوط ملاحية بين الدول العربية لتنمية التجارة البينية بين الدول العربية آخذين فى الإعتبار الأبعاد الإستراتيجية والإقتصادية فى المدى البعيد.

وتحدث السيد اللواء شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى حيث ألقى سيادته كلمة معالى السيد الدكتور وزير النقل المصرى مرحباً فيها بالسادة الحضور فى وطنهم الثانى مصر مشيراً إلى أن الهدف الرئيسى لنا هو العمل الجماعى العربى المشترك لمضاعفة التنمية العربية وإستعرض سيادته مدى التفوق العربى فى صناعة النقل البحرى على مدى قرون مضت وما آل إليه الوضع الحالى كما طالب سيادته بالتوصل إلى خطة عمل والتركيز على الموضوعات التى تحقق تعاون مشترك فى صناعة النقل البحرى ككل والتى توفر الكثير من فرص التعاون العربى وليس فقط فى إنشاء خط ملاحى

بدأت الإجتماعات برئاسة السيد اللواء عواد المعايطة مدير عام مؤسسة الموانى الأردنية وإعتبار إتحاد الموانى البحرية العربية مقرراً لها وقد قام السيد اللواء عصام الدين بدوى أمين عام إتحاد الموانى البحرية العربية بإستعراض جدول الأعمال حيث

بدأت الجلسة الأولى

بإستعراض الموضوع الأول الخاص بدراسة جدوى إنشاء خط ملاحى بين الدول العربية وما تم من جهود حتى الآن مشيراً إلى الدراسات التى تناولت هذا الموضوع والمقدمة من الإتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية نيابة عن السيد اللواء حاتم القاضى رئيس الإتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية والتى خلصت إلى نجاح إنشاء خط ملاحى يربط بين موانى الدول العربية مصر/سوريا /لبنان وما تقدمه هذه الدول من دعم متمثلاً فى منح الإعفاءات والحوافز الجاذبة لإقامة هذا النشاط والعمل على زيادة حجم التجارة البينية بين الدول العربية

وإستعرض السيد اللواء كامل النحته مستشار وزارة النقل البحرى المصرى الدراسة المقدمة من الشركة المغربية للنقل الدولى التى أوصت بتفادى المعوقات المتوقعة لإنشاء خط ملاحى يربط بين موانى المشرق العربى بموانى المغرب العربى مثل تشغيل سفن بضائع عامة إلى جانب سفن الحاويات والتعامل مع موانى عربية وأجنبية إلى جانب مسار الخط المقترح

ثم قدم السيد الدكتور عبد العليم بسيونى عميد مركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحرى الدراسة التى أعدها المركز مركزاً على المعوقات التى تحول دون إنشاء خطوط ملاحية منتظمة بين موانى الدول العربية مثل عدم توافر الدعم الحكومى فى الدول العربية وصعوبة المنافسة بين الشركات الملاحية العربية والأجنبية مشيراً إلى أن الأسلوب الأمثل المقترح لربط موانى الدول العربية بعضها ببعض هو النقل المتعدد الوسائط وذلك لتخفيض تكلفة النقل وتقصير زمن الرحلة.

وفى ضوء المناقشات والآراء التى أبديت حول موضوع وجود خطوط ملاحية منتظمة بين أقطار الوطن العربى ونظراً لوجود تجارب سابقة وشركات ملاحية منتظمة بين بعض الموانى فى الوطن العربى وبعد المناقشة فقد أوصى الحاضرون بالآتى

أولاً: أهمية بحث المشاكل والمعوقات التى تواجه الخطوط القائمة حالياً والعمل على دعم الشركات وحل المشكلات التى تعترضها مثل دعم وإحياء الشركة العربية للملاحة البحرية وبحث موقفها خاصة أنها مؤسسة بمساهمة الدول العربية التالية (الأردن -سوريا - العراق - مصر- ليبيا - الكويت - السودان) وبالتعاون مع شركات القطاع الخاص وإعتبار مبادرة شركة السلام للنقل البحرى نموذجاً لإحياء الخط الملاحى الذى يربط بين موانى مصر وسوريا ليكون نواة لخط عربى أشمل بنقل الركاب والبضائع والسيارات والبرادات على أن يبدأ قبل نهاية عام 2005 على أن يمتد إلى المغرب العربى بالتعاون بين الشركة والشركة المغربية للملاحة فى حالة نجاحه وعلى أن تقدم الدراسات وخطة التنفيذ إلى أمانة اللجنة الفنية للنقل البحرى (إتحاد الموانى البحرية العربية) قبل نهاية مايو 2005.

ثانياً: فى ضوء أهمية وجود نظام متكامل للبيانات والمعلومات الإحصائية حول النقل البحرى فى العالم العربى وما عرضته الشركة المصرية لأعمال النقل البحرى (مسارترانس) من إستعدادها لوضع ورقة عمل بالإشتراك مع مركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحرى وإتحاد الموانى البحرية العربية حول تصور إنشاء موقع على شبكة المعلومات الدولية (الإنترنت) لخدمة حجز الفراغات للبضائع العربية البينية على خطوط الملاحة العربية القائمة وهو ما يتطابق مع مقترح الجمهورية التونسية بإقامة مؤتمر ملاحى مفتوح على أن تقدم الورقة خلال أسبوعين إلى أمانة اللجنة الفنية للنقل البحرى لرفعها إلى الأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب لتعميمها على الدول العربية

ثالثاً: التأكيد على إقامة المؤتمر الملاحى الذى صدر بشأنه قرار من مجلس وزراء النقل العرب فى دورته (33) خلال نوفمبر 2004 تدعو إليه وزارة النقل فى جمهورية مصر العربية على أن يعنى هذا المؤتمر بكافة المجالات والأنشطة المتعلقة بصناعة النقل البحرى فى الوطن العربى بالإضافة لبحث المشكلات ودعم الشركات الملاحية طبقاً للدراسات المقدمة فى هذا الشأن.

ثم بدأت الجلسة الثانية

حيث إستعرض السيد اللواء عصام الدين بدوى المذكرة الخاصة بموضوع دراسة جدوى إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن وقد أشار سيادته إلى الدراسة التى قام بها مركز البحوث والإستشارات لقطاع النقل البحرى بتكليف من إتحاد الموانى البحرية العربية كما أشار إلى رأى الإتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية فى هذا الشأن والذى يحث الدول العربية على الإنضمام للإتفاقية ليمكن للهيئة مباشرة نشاطها وأكد سيادته على توصية اللجنة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب بإستطلاع رأى شركات الملاحة الحكومية والخاصة بالوطن العربى

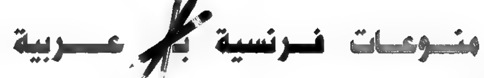
ثم قام السيد الربان سعيد بلبع بعرض الدراسة المقدمة من مركز البحوث والإستشارات من نفس الموضوع حيث أكد سيادته على أهمية إنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن مشيراً إلى الشروط اللازم توافرها للإنضمام إلى الإتحاد الدولى لهيئات التصنيف الدولية (IACS) ومميزات إنشاء مثل هذه الهيئة وأن تكون الرسوم أقل من رسوم شركات التصنيف الأخرى المنافسة وقام الدكتور منتصر السكرى رئيس مجلس إدارة المصرية لتسجيل وتصنيف السفن بإستعراض تجربته الشخصية فى إنشاء هيئة تصنيف مصرية (قطاع خاص) مقترحاً تبنى جامعة الدول العربية لإتحاد عربى يضم هيئات التصنيف بالوطن العربى ثم عقب ممثل جامعة الدول العربية بأن هناك بالفعل إتفاقية تتطلب التفعيل ودخولها حيز التنفيذ وأكدت الشركات الحاضرة بإستعدادها للإنضمام إلى هيئة التصنيف العربية فى حالة تطابقها مع شروط شركات التأمين

وفى ضوء المناقشة التى تمت حول تفعيل الهيئة العربية لتصنيف السفن أوصى المجتمعون بما يلى :

التأكد على أهمية تفعيل الإتفاقية الخاصة بإنشاء الهيئة العربية لتصنيف السفن فى إطار جامعة الدول العربية وتكليف أمانة اللجنة الفنية للنقل البحرى وبالتعاون مع الإتحاد العربى للناقلين البحريين بوضع التفاصيل والخطوات اللازمة لهذا التفعيل بما فى ذلك المتطلبات المالية اللازمة وطبقاً للبيانات المحدثة من الأسطول العربى وبالتنسيق مع شركات الملاحة العربية وذلك لرفعه للأمانة الفنية لمجلس وزراء النقل العرب تمهيداً للعرض على المجلس فى دورته القادمة فى نوفمبر 2005.







شركة Cousin Biotech تطرح حلقة جديدة سهلة التعديل لتضييق المعدة لمعالجة البدانة المرضية

قامت شركة Cousin Biotech الفرنسية بإنتاج وتسويق الحلقة الجديدة ®Bioring الخاصة بتضييق المعدة والتي تتمتع بإمكانية ضبطها بناء على الطلب، ومن ثم فهي موجهة لخدمة الفرق المتخصصة في مجال الصحة. إذ توفر طرق جديدة لمعالجة البدانة المرضية. وفي إطار إنتاجها بشراكة مع كبار الجراحين، فإن هذه الحلقة المرنة الجديدة المصنوعة من السيليكون القابل للتمدد تتوافق مع جميع التقنيات الجراحية المستخدمة حاليا، فهي تقدم حلا لعدد كبير من المرضى نتيجة العمل على خفض كمية الأغذية التي يتم إمتصاصها وذلك في إطار أمان تام.



وتجدر الإشارة إلى أن الهيكل سابق التشكيل للحلقة الجديدة يساهم في سهولة تركيبها، فحلقة ®Bioring هي عبارة من نظام منخفض الضغط، إذ إن نظام التمدد الواسع للحلقة يتيح مساحة إحتكاك هامة من شأنها ضمان أفضل معدل توزيع للضغط على جدار المعدة. كما أنه يعمل على خفض إحتمالات التآكل أو الثقب، ومن جهة أخرى فإن نظام التمدد هذا يساهم أيضاً في تفادي حدوث أي إنزلاق للحلقة.

أما بالنسبة لنظام الإغلاق، فهو بسيط وفعال، وهناك إمكانية إعادة فتح الحلقة لضبطها بناء على الإحتياج. هذا وقد تم تطوير قفل أمان خاص لتأمين ربط وحدة «الحجرة» بالقسطرة. كما تم توفير الحلقة الجديدة مع أربعة موديلات لوحدات «الحجرات» التي يتم زراعتها.

OXYLAG: معالجة بسيطة وإقتصادية لمياه الصرف

تم تطوير نظام OXYLAG من قبل شركة fluides et Automation الفرنسية، ويمثل هذا النظام تكنولوجيا متطورة في مجال معالجة مياه الصرف لخدمة البلديات الصغيرة والمتوسطة (هناك أكثر من ثلاثين مرجع في فرنسا وأوروبا منذ عام 1995). إذ ترتكز أهمية هذا النظام الفريد من نوعه على البساطة الشديدة في الإستخدام. فنجد عدم وجود أدوات أو معدات كهروميكانيكية وما يتبعه من عدم الإحتياج إلى عمليات صيانة صعبة ومعقدة فضلاً عن تمتع النظام بإستهلاك بسيط للتيار الكهربائي. إلى جانب ذلك فإن تكلفة معالجة الرواسب منخفضة للغاية حيث أنه يتم التخلص منها ضخاً كل عشر سنوات.



هذا ويرتكز نظام OXYLAG على مبدأ بحيرات التقنية التي يتم تهويتها عن طريق ضخ الهواء (إذ يعتمد هذا المبدأ على إقامة أحواض تنقية يتم من خلالها إستخدام جزيئات حية دقيقة للقضاء على المخلفات عن طريق نظام الأكسدة). هذا وتستلزم عملية التقنية تنفيذ حفرة يصل عمقها إلى ثلاثة أمتار مع ضمان عملية التهوية عن طريق أجهزة رذاذ من شأنها تكوين حاجز من الفقاعات الصغيرة التي تتولى أمرين هما:

- ضمان تهوية فعالة لمياه الصرف المطلوب معالجتها.
- توفير تيار هام حول قناة (مما يتيح لمياه الصرف التحرك بدون توقف والعودة أوتوماتيكياً إلى الحفرة الخاصة بعملية الأكسدة).

تدعم إدارة لوكسمبورج البحرية تقنية ®JLMD system

تدعم إدارة سجلات لوكسمبورج الإليكترونية بصورة رسمية مجموعة العلوم البيئية JLMD وذلك من خلال إهتمامها بجودة الأسطول الذي يرفع علم لوكسمبورج عن طريق تشجيع مالكي السفن الذين يرغبون في تجهيز سفنهم بتقنية ®JLMD system.



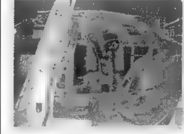
أثناء إطلاق السفينة الثانية التي ترفع علم لوكسمبورج والمجهزة بتقنية ®JLMD system، قام السيد "جلودت" مفوض الشئون البحرية للكسمبورج بمقابلة الشركة الفرنسية التي تقوم بتسويق تقنية ®JLMD system النظام الوحيد سابق التركيب الذي يسمح بإستعادة المواد الملوثة في كل أنواع الناقلات، في حالة الحوادث العرضية.

إن إدارة لوكسمبورج تدعو مالكي السفن التي ترفع العلم الوطني إلى دراسة إمكانية تزويد سفنهم بهذا النظام الفريد في نوعه، هذا بجانب وجود مناقشات مستمرة بوزارة الإقتصاد والتجارة الخارجية بهدف التوصل إلى إجراءات من شأنها الترويج لتركيب النظام.

ومنذ إطلاق المرحلة التسويقية في يوليو 2004، أصبحت لمجموعة العلوم البيئية JLMD عدة نشاطات: تم تجهيز 5 سفن وتم تنظيم شبكة عالمية من الوكلاء. وقد تضاعفت إتجاهات الطلب على هذا النظام وذلك بسبب سهولة

AdventCR™ نظام جديد أوتوماتيك للقياسات الضوئية

توصلت شركة ActCM إلى إنتاج نظام AdventCR™ وهو نظام جديد للقياس الضوئي المنفذ بشكل أوتوماتيك تماماً وبدون أي إتصال لخدمة عمليات الفحص والمتابعة فائقة السرعة لهياكل السيارات أثناء تواجدها على خطوط الإنتاج. وفي إطار الإشادة بكفاءات هذا المنتج الجديد، تعتزم شركة Renault عام 2005 شراء طراز آخر من نظام AdventCR™ بحيث يكون أكثر كفاءة من النموذج الأولي الذي تم إعتماده. ففي الوقت الذي كان النموذج الأولي يتمتع فيه بوحدة قياس واحدة من نوع IVD (Intelligent Vision Device)، فإن الموديل القادم الذي ستستعمل عليه شركة Renault سيتميز بوجود أربع وحدات IVD بهدف خفض أكبر لزمن الفحص



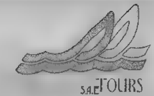
وتجدر الإشارة إلى أن AdventCR™ هو عبارة عن نظام قياس ثلاثي الأبعاد موجه لخدمة خطوط الإنتاج، إذ يسمح بإجراء قياسات للأبعاد الهندسية وللمسطحات بسرعة عشر أضعاف الأنظمة الحالية الـCMM. فنجد أن دقته تتراوح ما بين 300-50 ميكرون طبقاً لنوع الخامة وحجم القياس.

Rhodopas® Ultragreen
مجموعة متطورة من المواد اللدنة لدهانات صديقة البيئة

إعتماداً على خبرتها في مجال تكثيف المركبات الكيمائية قامت شركة روديا عام 2001 بإنتاج Rhodopas® Ultragreen وهي مجموعة جديدة من المواد اللدنة للدهانات الزخرفية تدمج حماية البيئة مع جودة الأداء التقني، وتستمر شركة روديا بتطوير هذه المجموعة مستندة على هذا النجاح التجاري لكي تستجيب للمتطلبات الخاصة ببعض الأسواق الأوروبية.



وتطرح شركة روديا منذ 2001 في السوق الأوروبية دهانات زخرفية صديقة للبيئة ®Rhodopas Ultragreen، مركبات كيمائية مكثفة بدون مادة APEO وذات معدل بسيط من المركبات العضوية المتبخرة COV والمخصصة للمكونات التي بدون مذيب أو ملدن.





FAROUK MORO
CHAIRMAN & CEO OF COMPANIES
* MORO SHIPPING LINE
* FMT TOURS S.A.E



MOHAMED MORO
VICE CHAIRMAN
DIRECTOR OF MORO SHIPPING LINE

OUR COMPANY OWNES FOLLOWING VESSELS:

* M/V "FAROUK M"
* M/V "MORO 1"
* M/V "MORO 2"
* M/V [illegible]
* M/V [illegible]



TALAL MORO
VICE CHAIRMAN
DIRECTOR OF FMT TOURS S.A.E

OPERATING FROM ALL PORTS OF EGYPT TO:

* EAST & WEST OF MEDITERRANEAN SEA
* RED SEA
* BLACK SEA
* ADRIATEC SEA

ALSO

* M/Y "CAPT. MORO" SPECIALIZED IN DIVING SAFARI IN RED SEA

OUR FULL STYLE IS:
ADD.: [illegible] NASR ST. [illegible] EGYPT
TEL.: [illegible] 4837965
FAX: [illegible]
MOB.: [illegible]
[illegible]
EMAIL: [illegible]

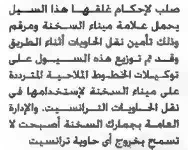




رشيد محمد رشيد

يوسف بطرس غالي

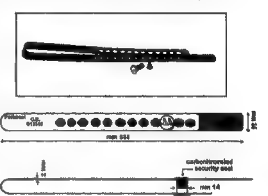




جلال أبو الفتوح

السيل الشوكة والترانسيت لتأمين نقل الترانسيت

بالتنسيق مع مصلحة الجمارك لتأمين نقل حاويات الترانسيت المنقولة براً بين جمرك السخنة والجمارك الأخرى سواء كانت الموانى البحرية أو المستودعات العامة فقد حرصت إدارة ميناء السخنة على تأمين تلك الحاويات أثناء نقلها بالسيارات أو بالقطارات بأن وضعت سيل شوكة عبارة عن سبيكة من الحديد المصقول لغلق أبواب الحاوية وفى نهايتها سهل صلب لإحكام غلقها هذا السيل يحمل علامة ميناء السخنة ومرقم وذلك تأمين نقل الحاويات أثناء الطريق وقد تم توزيع هذه السيول على توكيلات الخطوط الملاحية المترددة على ميناء السخنة لإستخدامها فى نقل الحاويات الترانسيت. والإدارة العامة بجمارك السخنة أصبحت لا تسمح بخروج أى حاوية ترانسيت بدون هذا السيل الشوكة.



طلب الإرسال المميكن وتحرير خطاب الضمان إلكترونياً

بالتنسيق التام والكامل مع مصلحة الجمارك سيتم خلال أيام إستخدام طلب الإرسال المميكن للحاويات الترانسيت المنقولة من ميناء السخنة إلى الموانى الأخرى على أن تتم التجربة فى أول الأمر بين السخنة وميناء الإسكندرية تمهيداً لتعميمها على مستوى الجمهورية. حيث تسمح ومن خلال النظام الآلى الجمركى بالسخنة إرسال طلب الإرسال المميكن فور خروج آخر حاوية من طلب الإرسال إلى الجمرك التالى قبل وصول الحاويات على أن تقوم المنافذ بمطابقة الحاويات التى تصل على طلب الإرسال ومع وصول آخر حاوية بميناء الوصول يقوم الموظف المختص بالضغط على أحد مفاتيح الكمبيوتر ليحرر خطاب الضمان آلياً فى حسابات جمرك الإرسال على الفور دون إرسال مندوب ودون إرسال كعوب البريد أو البرق وذلك توفيراً للجهد والوقت والمساعدة فى إستخدام خطاب الضمان فى رسائل أخرى.



إجراءات الصادر المميكنة

بالتنسيق التام بين مصلحة الجمارك وشركة تنمية ميناء السخنة تم تطوير البرامج الخاصة بإجراءات الصادر حيث تم تخصيص مكان الإنتهاء من إجراءات الصادر داخل الميناء خارج الدائرة الجمركية تتم فيه عمليات التسجيل والمعاينة والكشف والتطهير الأمنى قبل الدخول للدائرة الجمركية للتشوين تمهيداً للشحن ولم تستغرق تلك العمليات سواء دقائق معدودة طوال 24 ساعة ويقوم النظام بإستخراج تقرير يومى لكافة عمليات الصادر التى تتم يومياً والنظام جاهز لإرسال كافة البيانات آلياً للسادة وزراء المالية والتجارة صباح كل يوم على مكاتبهم.

مطلوب جيل جديد من الشباب لمصلحة الجمارك

فى زيارة الأولي من نوعها قامت طلبة البكالوريوس شعبة الجمارك والمالية بكلية التجارة جامعة الإسكندرية بزيارة لميناء السخنة للوقوف على أحدث النظم الآلية للإجراءات الجمركية على أرض الواقع.

ونحن إذ نناشد السيد الدكتور وزير المالية والسيد الأستاذ رئيس المصلحة فى تبنى هذا الشباب بعمل الدراسات المكثفة بمركز التدريب الجمركى بالإسكندرية على نظم الإجراءات وإستخدام الحاسبات وشركة تنمية ميناء السخنة على إستعداد تام بالقيام بالتدريب العملى لمن يتم ترشيحه بميناء السخنة حتى تكون البداية لتبنى جيل جديد لتولى مسئوليات العمل بمصلحة الجمارك كأحد المستهدفات التى تسعى إليها الدولة.



الأستاذ ... طلبة البكالوريوس شعبة الجمارك والمالية بكلية التجارة جامعة الإسكندرية أثناء زيارتهم لميناء السخنة



مؤتمر منظمة الجمارك العالمية بتركيا من 27 إلى 30 أبريل
World Customs Organization - WCO
منظمة الجمارك الدولية


[illegible] مدير عام جمرك ميناء السخنة أثناء إلقائه كلمة الجمارك المصرية أمام المؤتمر

المؤتمر السنوى لعام 2005 والمعرض المصاحب، بمدينة استانبول من 27-29 أبريل 2005

شارك في هذا المؤتمر العديد من شركات تكنولوجيا المعلومات الكبيرة.
بالإضافة إلى ممثلى الجمارك لعدد من الدول الأوربية
IBM, SAP, HP, ORACLE ....ex
والآسيوية والعربية كما شارك في هذا المؤتمر من مصر شركة تنمية ميناء السخنة وشركة مصرية لتكنولوجيا المعلومات والجمارك المصرية.

وأهم الموضوعات التى أثيرت فى المؤتمر:

1- موضوع «الهوية الإلكترونية اللاسلكية Radio Frequency Identification RFID ومدى أهمية تطبيقه فى أعمال الجمارك

2- موضوع شريحة البطاقة الذكية Intelligent Card بعض الشركات ذهبت إلى أنه من الممكن تطوير شريحة إلكترونية (بطاقة ذكية Intelligent Card) يتم تركيبها بالحاوية Container

3- موضوع النموذج الجديد لبيانات الجمارك New Data Model for Custom للتحرك نحو إطار موحد يتفق عليه عالميا لمنظومة معلومات الجمارك.

4- Origination Point Data Entry: «مسئولية نقطة المنشأ فى تسجيل البيانات المبدئية على البطاقة الذكية أو الهوية اللاسلكية وذلك لحل مشكلة التلاعب فى شهادات المنشأ

5- موضوع تقييم قيمة البضاعة Goods Valuation: من خلال إستخدام بيانات المنشأ المتاحة إلكترونياً، سواء بتسجيلها على بطاقة الهوية اللاسلكية أو البطاقة الذكية أو من خلال الرجوع إلى قاعدة بيانات جهة المنشأ. وهذا بالطبع سيفرض ضغوط على نقاط المنشأ وشركات النقل والشحن لتسجيل البيانات عن البضاعة وتكلفتها وتكلفة الشحن والنقل بشكل كامل وسريع ودقيق.



لمعايير بيانات الجمارك Custom Data Standards.

7- موضوع تحليل المخاطر Risk Management: إهتمت كل شركات تكنولوجيا المعلومات بهذا الموضوع الذى كان سيد المؤتمر وعرضت كل شركة نظامها بشكل مختلف ولكنها تتفق فى النهاية على هدف واحد.

8- تطبيق مبدأ تنفيذ أعمال الجمارك من خلال الغير Out-Sourcing

9- المفاجأة الأولى: ظهور الصين فى مثل هذا المؤتمر بشكل جيد وعرض الشركات الصينية أحدث صناعتها لأجهزة الكشف بالإشعاع وما يتعلق بها من برمجيات الحاسب الآلى.

10- المفاجأة الثانية ظهور دولة موريشيوس بمظهر طيب حاز على إعجاب الجميع من خلال تجربتهم فى تطوير العمل الجمركى وميكنته والتركيز على الموارد البشرية بكافة الوسائل لنجاح مشروع التطوير

11- المفاجأة الثالثة: إعجاب بالعرض المشترك لشركة تنمية ميناء السخنة وشركة مصرية لتكنولوجيا المعلومات عن التطوير الجمركى بميناء السخنة.

xxxxxxx

وفد شركة تنمية ميناء السخنة مع وزير النقل التركى



آخر أخبار هيئة قناة السويس

إستقبل السيد الفريق/ احمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس وفد رفيع المستوى من ممثلى مجموعة إيفر جرين مصر بمكتبه.
وفى اللقاء تحدث السيد الفريق/ فاضل عن إمكانية غاطس 62 قدم الحالى للمجرى الملاحى للقناة بإستيعاب جميع أجيال سفن الحاويات حتى القرن القادم.

الفريق فاضل يهدى ممثل مجموعة إيفر جرين مصر الميدانية التذكارية وبينهما السيد الأستاذ بهاء بدر وكيل خط إيفر جرين مصر

تدريب ربابنة السفن والناقلات العملاقة على الإبحار فى الممرات الملاحية الضيقة

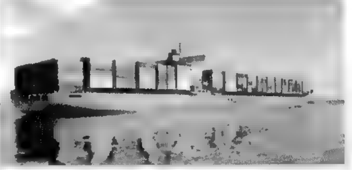
أعلن الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس أن الهيئة أطلقت مبادرة عالمية لتدريب ربابنة السفن والناقلات العملاقة على الإبحار فى الممرات الملاحية الضيقة قناة السويس وغيرها من القنوات والمضايق البحرية وأن البرنامج التدريبى الذى تشمله هذه المبادرة والذى يجرى تنفيذه على جهاز المحاكى الملاحى بمركز المحاكاة فى هيئة قناة السويس بالإسماعلية يتضمن مهارات الإبحار فى قناة السويس والممرات الملاحية الضيقة تحت كل الظروف الجوية



السيد الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس إستقبل وفد أعضاء سلطنة عمان والذى تم فى اللقاء بحث سبل التعاون لمرور الغاز العمانى عبر قناة السويس، وفى نهاية اللقاء أهدى الفريق/فاضل هدية تذكارية لرئيس الوفد



إستقبل السيد الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس الأدميرال ALAN WEST رئيس أركان القوات البحرية البريطانية.
وفى اللقاء تم بحث سبل التعاون بين هيئة قناة السويس والسفن البريطانية



سفينة الحاويات الدانماركية (REGINA MAERSK) أثناء عبورها قناة السويس قادمة من إيطاليا ومتجهة جنوباً إلى ماليزيا، وتبلغ حمولتها الكلية 82731 طن.



ناقلة البترول الليبيرية (ORION STAR) أثناء عبورها قناة السويس قادمة من أمريكا ومتجهة إلى السعودية، وتبلغ حمولتها الساكنة 305783 طن.

منشور 2004/5
بشأن رسوم عبور ناقلات البترول الخام المحملة جزئياً بعد تفريغ جزء من حمولتها فى مستودعات السوميد بالسخنة

المادة الأولى

يلغى المنشور 95/8 ويستبدل بالآتى

أ - تدفع الناقلة رسماً قدره 63 سنتاً أمريكياً عن كل طن مترى من البترول الذى تحمله.

ب - تحتسب كمية البترول التى تحملها الناقلة فى عبورها للقناة عن طريق خصم الكمية التى تم ضخها فى السوميد من إجمالى كمية الشحنة المدونة فى قائمة البضائع وسند الشحن.

ج - الحد الأدنى لرسوم العبور لرحلة الشمال المحملة هو 130 ألف دولاراً أمريكياً

المادة الثانية

يتم تطبيق المنشور 96/8 بشأن القاطرات المصاحبة للسفن العابرة والمنشور 2003/4 بشأن الرسوم الإضافية للوصول بعد الموعد المحدد لوصول الناقلات على الناقلات التى تصل قادمة من السوميد بعد تفريغ جزء من حمولتها فيه.

المادة الثالثة

يبدأ العمل بهذا المنشور إعتباراً من 1 /2/ 2005

منشور 2004/7
بشأن تخفيض رسوم ناقلات البترول العملاقة الفارغة القادمة من أمريكا ومتجهة إلى الخليج العربى

المادة الأولى

يعدل المنشور 435615 بشأن تخفيض رسوم عبور الناقلات الفارغة القادمة من أمريكا ومتجهة إلى الخليج العربى ليصبح:

* يتم منح التخفيضات التالية على رسوم العبور (لناقلات البترول العملاقة الفارغة ذات الحمولة الساكنة 200 ألف طن فأكثر).

أ - الناقلات القادمة من موانى الخليج المكسيكى تمنح تخفيضاً قدره 35% من رسوم العبور المطبقة.

ب - الناقلات القادمة من موانى منطقة الكاريبى وموانى الساحل الشمالى لأمريكا الجنوبية تمنح تخفيضاً قدره 40% من رسوم العبور المطبقة

المادة الثانية

يبدأ العمل بهذا المنشور إعتباراً من 1 /2/ 2005 .



د. محمد عوض



السيد الوزير الدكتور حسن يونس



م. محمود سامى سلطان

ومن أجل عملاء شركة جنوب القاهرة لتوزيع الكهرباء

تم إنشاء إدارة الأعمال الخارجية

تدلنا الوقائع أن قرار السيد الوزير الدكتور حسن يونس - وزير الكهرباء والطاقة - بإعادة هيكلة شركة القاهرة لتوزيع الكهرباء . لشركتى جنوب القاهرة لتوزيع الكهرباء، وشمال القاهرة لتوزيع الكهرباء. قرار صائب وله نتائج إيجابية، ويؤكدالمهندس محمود سامى سلطان رئيس مجلس إدارة شركة جنوب القاهرة لتوزيع الكهرباء أن السادة المشتركين قد شعروا بذلك حيث تحسنت الخدمة عن ذى قبل.. كما يتم الإستجابة الفورية لطلبات المشتركين.. وخلقت نوع من التنافس بين الشركتين أدى لتقدم ملحوظ فى نسبة التحميل

من أجل عملاء شركة جنوب القاهرة لتوزيع الكهرباء برئاسة المهندس محمود سامى سلطان تم إنشاء إدارة الاعمال الخارجية وهدفها: تقديم أفضل التصميمات. بأفضل المواصفات وبأقل الاسعار فى أقل مدة تنفيذ. إنها خدمة جديدة مع الشركة الرائدة فى مجال كهرباء مصر حيث تقوم بعمل الآتى

1- الدراسات والتصميمات الكهربائية وإعداد كراسة الشروط والمواصفات للتجمعات والقرى السياحية والمصانع والمبانى السياحية والمصانع والمشروعات الإستثمارية .

2- تنفيذ الاعمال التى تخص شبكة الكهرباء حتى الإستلام النهائى للتجمعات العمرانية والقرى السياحية والمصانع والمشروعات الإستثمارية

* أعمال كهربائية * أعمال مدنية

3- عمل القياسات والدراسات اللازمة لتحسين معامل القدرة مع تركيب المكثفات لهذا التحسين.

4- عمل القياسات والدراسات للتوفقيات مع تركيب الفلاتر اللازمة.

5- تقديم الدراسات الفنية للإستخدام الامثل لترشيد الطاقة الكهربائية والحد من الفقد.

6- إجراء صيانة دورية وكذلك إجراء إختبارات لتحديد أعطال وإصلاح

* غرفة المحولات * لوحات توزيع جهد متوسط * لوحات توزيع جهد منخفض
* كابلات * محولات

7- دراسة تحسين نظام التغذية وعمل التدعيمات اللازمة لمواجهة أعطال الشبكة

8- تنظيم دورات تدريبية للمسئولين عن الكهرباء من عملاء الشركة فى أعمال الصيانة وتشغيل لوحات التوزيع للجهد المتوسط والمنخفض والمحولات وأجهزة الوقاية

عملائنا الكرام

نحن نضع أمامكم كافة الإمكانات الهائلة والخبرة العريقة لشركتنا



تليفون وفاكس: 5778974 - 5778517

مع تحيات العلاقات العامة
لشركة جنوب القاهرة لتوزيع الكهرباء

أخبار من فوق السحاب



خدمة جديدة للبريطانية

تبدأ الخطوط الجوية البريطانية إعتباراً من 22 أكتوبر القادم خدمة جديدة لعملائها وذلك عن طريق رحلاتها التي تقدم لأول مرة إلى شرم الشيخ والغردقة، وستكون 3 رحلات أسبوعياً من مطار جاتويك في لندن إلى شرم الشيخ ومرتين أسبوعياً إلى الغردقة.

إلغاء ديوان الطيران السوداني

أعلن علي تميم وزير الطيران السوداني أن شركة إيرباص لتصنيع الطائرات ألغت ديوناً قيمتها 45 مليون دولار، كانت شركة الخطوط الجوية السودانية مدينة بها، وذلك مقابل حصول إيرباص على جميع العقود التي تزمع الشركة السودانية إبرامها لشراء طيارات جديدة

تسهيلات للمصدرين

صرح وجيه حسب النبي وكيل وزارة المالية ورئيس الإدارة المركزية بجمارك البضائع بمطار القاهرة بأن الحكومة قدمت كل التسهيلات والمزايا للمصدرين حيث تم تخفيض الرسوم الجمركية على المواد الخام والمواد الأولية لما بين 2% و5% بعد أن كانت من 20% و30% وبالنسبة للبضائع الواردة بهدف التصنيع أو إعادة التصدير يتم الإفراج عنها بمجرد تقديم تعهد من صاحب المصنع بسداد الضرائب والرسوم في حالة عدم التصدير، وذلك للعملاء المدرجين في القوائم البيضاء.

زيادة الخطوط المتجهة للقاهرة

قامت شركة الطيران الألمانية(هاباج فلاى) بدراسات تسويقية أكدت أن السوق المصرية تعد من أهم الأسواق في الشرق الأوسط إقتصادياً وسياحياً، ولذا أعلنت الشركة زيادة طائراتها على الخطوط المتجهة إلى القاهرة بعد ما زاد حجم الطلب على الرحلات بنسبة كبيرة في السنوات الخمس الأخيرة، وتتميز هذه الشركة بأسعارها التنافسية التي لا تقارن بأسعار الشركات الأوروبية الأخرى.

زيادة أسعار تذاكر السفر

طبقت الشركة القابضة لمصر للطيران الزيادة الجديدة لأسعار تذاكر السفر بواقع 15 دولار على الرحلات المتجهة إلى دول جنوب شرق أسيا والأمريكتين، و10 دولارات على الخطوط الأوروبية والأفريقية والشرق الأوسط ودول الخليج، و3 دولارات على الرحلات الداخلية بالنسبة للسياح الأجانب، وتأتي هذه الزيادة لمواجهة الزيادة الكبيرة التي طرأت على أسعار الوقود.

كاميرات إلكترونية جديدة

قامت إدارة سلامة وأمن الطيران المدني الأمريكية بزرع أنواع جديدة من الكاميرات الإلكترونية التي تعمل 24 ساعة في جميع صالات السفر والعودة بمطار دالاس الدولي الذي يعد رابع أكبر مطار في الولايات المتحدة وأكثرها إزدحاماً بالسكان، ويتكلف هذا النظام 220 مليون دولار ومن المتوقع أن يعمم على كافة المطارات الأمريكية.

سوريا تتسلم لواء الدورة الوزارية الجديدة وتعزيز التعاون في النقل البحري
مصر و13 دولة توقع إتفاقية "الاسكوا"

وقعت مصر و13 دولة من المشرق العربي وغرب أسيا إتفاقية الأسكوا الخاصة بالتعاون في مجال النقل البحري لتعزيز التعاون المشترك في مجال النقل البحري، وزيادة حركة التجارة البينية، ودعم الأساطيل التجارية الوطنية في الدول الأعضاء. وتهدف الإتفاقية إلى تطوير الموانئ وحماية البيئة البحرية، والرقابة الدولية على حركة السفن والتدريب ورفع كفاءة العاملين بهذا القطاع الحيوي. يأتي ذلك في إطار دفع التكامل بين دول المشرق العربي في المجالات الإقتصادية والتنموية. وشدد الدكتور عصام شرف وزير النقل على دور الأسكوا في دعم التنمية الشاملة، وزيادة حركة الإصلاح الإجتماعي ورفع مستوى المعيشة بين شعوب المنطقة.

وأشار الوزير إلى أهمية قطاع النقل البحري في دعم الإقتصاد القومي داخل الدول الأعضاء في المنظمة.

وأضاف الوزير أن المنطقة تشهد تطورات إقتصادية وإجتماعية ملحوظة، وأنه يمكن التحرك لتحقيق التكامل الإقليمي بين دول المنطقة، بهدف تحقيق التنمية المستدامة وتيسير المرافق والخدمات لشعوبها .

وفي جلسة الإجراءات سلمت مصر رئيسة الدورة الحالية لواء الدورة الوزارية الجديدة لسوريا ، وهي الدولة المضيفة والراعية لهذه الإجتماعات وتم إختيار فلسطين نائباً أول للرئيس، والإمارات النائب الثاني وحذرت السفيرة ميرفت التلاوي في كلمتها من مخاطر التوترات السياسية في المنطقة على معدلات التنمية، وتراجع مستويات المعيشة لدى الشعوب بما ينعكس على مستوى الخدمات المقدمة لها .

عزاء واجب

أسرة تحرير المجلة

تشارك أسرة المغفور له بإذن الله

الحاج/ عبد الملك إسماعيل عبدالله

رئيس مجلس إدارة شركة فيرتراش للملاحة

إحياء الذكرى السنوية لوفاته

داعين الله أن يتغمده برحمته

عزاء واجب

أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال

تشاطر

المهندس/ رمضان محمود

رئيس شركة بيكو للمساعدات الملاحية

في وفاة والدة زوجته

للفقيده الرحمة وللأسرة الصبر والسلوان

أخبار الهرم الرابع



دعوة للشباب من الجنسين لدورة تدريبية هامة

ينظم مركز الدراسات والبرامج الخاصة بمكتبة الإسكندرية برنامجاً دراسياً تدريبياً تحت عنوان «إتجاهات حديثة فى تطوير التعليم والمحافظة على البيئة». ويشير الدكتور محمد الفحام رئيس المركز أن هذا التدريب يشمل مجموعة من المحاضرات والفعاليات والزيارات التى تهدف إلى تنمية حب المعرفة والتعليم الذاتي وتوسيع المدارك لدى الشباب، حيث أن الشباب المشاركين يتلقون مقرراً يدرس لهم إلكترونياً عبر الإنترنت (التعليم عن بعد) ويهتم فيه المركز بتقديم تعريفات عن البيئة وأهم قضاياها ثم أسس حمايتها. ومكتبة الإسكندرية إذ تدعو الشباب من الجنسين للمشاركة بهذه الدورة التدريبية الرائعة، على أن يكون سن المتقدم (14-19) سنة وعلى معرفة جيدة باللغة الإنجليزية والكمبيوتر والإنترنت، وذلك كل يوم سبت فى تمام الساعة الخامسة عصراً بالقاعة الشرقية بمركز المؤتمرات بالمكتبة.

سوزان مبارك تشهد ختام معسكر السلام بمكتبة الإسكندرية

شهدت السيدة سوزان مبارك حرم رئيس الجمهورية ورئيس مجلس أمناء مكتبة الإسكندرية بالمكتبة فعاليات حفل ختام المعسكر الدولي الثانى للسلام ،لذى أقامته منظمة الشعوب للشعوب الدولية للمرة الثنية بجمهورية مصر العربية، حيث كانت مكتبة الإسكندرية إحدى محطات توقف المعسكر الذى يضم أكثر من 60 شاب وشابة من أمريكا الشمالية والجنوبية وشمال أفريقيا وآسيا والشرق الأوسط وذلك لمناقشة وتعزيز فكرة المفاوضات والحوار السلمى بين الشعوب.

«كيو» القمر الصناعى الذى يحمل آمال العالم

نظم مركز القبة السماوية العلمى بمكتبة الإسكندرية محاضرة عن «كيو القمر الصناعى الذى يحمل آمال العالم» تحدث فيها مبتكر فكرة «كيو»، العالم الفرنسى جان مارك فيليب عضو الأكاديمية الأوروبية للعلوم والفنون والآداب دارت المحاضرة حول كيو المشروع الذى إختارته منظمة اليونسكو ليكون «مشروع القرن الواحد والعشرين»، وهو قمر صناعى سيطلق فى نهاية عام 2007 فى الفضاء الخارجى حاملاً على متنه رسائل من الإنسانية، وبعد رحلته الطويلة التى تستغرق مئات القرون يدور خلالها حول كوكب الأرض، وفقاً لتصميمه، يعود سالماً إلى مسقط رأسه ليقدم لعالم الغد صورة حقيقية عن عالم اليوم. وهذه الرسائل ستكون ضمن مشروع جمعى يتوجه إلى كل إنسان يعيش فى هذا العالم، ويدعوه إلى الكتابة عن حياته، معبراً عن فكره، وقيمه، وآماله ومخاوفه، وتوقعاته. يستطيع كل إنسان أن يأخذ الكلمة ليسجل فى مساحة لا تزيد عن أربع صفحات، وبكامل حريته، رسالته باللغة التى يختارها.



عقب إطلاق القمر فى مداره، حاملاً كل الرسائل كما هى، وبعد أن يتم نسخها وحذف أسماء كاتبيها آلياً، تخضع هذه النسخ إلى تحليل لغوى وإجتماعى، فيصبح هذا العمل مرآة تعكس معان ومضامين وصور مقارنة عن الشعوب المختلفة، مما يساعد على إثراء الحوار بين الثقافات فى محاولة للرد على أسئلة مثل: «من نحن؟» و«كيف نصنع معاً، بدءاً من اليوم، عالماً أكثر تناغماً؟» يجسد مشروع «كيو» عملاً هادفاً لمد جسور الحوار بين الثقافات المختلفة وطرح نموذج لإخاء حقيقى بين سكان العالم، وحماية كوكب الأرض حتى تستمر الحياة على سطحه



ودائـرة حـوار حـول تفسيـر مـا تضمنتـه بنود إتفاقية قطاع النقل البحرى مع البنوك المصرية لتوفير تسهيلات مصرفية وإئتمانية للقطاع الخاص فى مجال النقل البحرى

إعداد/ ياسمين عبد المجيد

تمر الآن مصر بمرحلة دقيقة على كافة المستويات الإقتصادية والسياسية، فالعالم يموج بالمتغيرات الحادة التى أعادت تشكيل خريطة العالم. وفى الوقت الذى بلغ فية أداء غرف الملاحة درجات من النضوج بدأت تنال ثقة الحكومة وأصبحت الحكومة تستشيرها فى العديد من الأمور بل وتنفذ الكثير من مقترحاتها.



من هنا وفى إطار التعاون بين غرف الملاحة وقطاع النقل البحرى دعت غرف الملاحة المصرية الأربعة "غرفة ملاحة الإسكندرية، غرفة ملاحة بورسعيد، غرفة ملاحة السويس والبحر الأحمر، غرفة ملاحة دمياط" جميع العاملين بمجال النقل البحرى وكافة قطاعات النقل البحرى وممثلى الشركات والبنوك لحضور عرض شامل ببنود إتفاقية قطاع النقل البحرى مع البنوك المصرية لتوفير تسهيلات مصرفية وإئتمانية للقطاع الخاص

وقد إستعرض الأستاذ سعيد أحمد على رئيس غرفة ملاحة السويس والبحر الأحمر نيابة عن المهندس حسام لهيطة رئيس غرفة ملاحة الإسكندرية بعض الأهداف المستقبلية لغرف الملاحة مشيراً إلى سعيها الدائم لتحقيق النجاح على كافة المستويات خاصة نحو:

1- المساهمة فى تنفيذ خطط للإرتقاء بمعدلات الأداء بالموانى المصرية للوصول للمعدلات العالمية.

2- إرساء تعريفات مقابل الخدمات التى تؤدى فى الموانى لتمثل الحد الأدنى المقبول لأداء الخدمات ومن ثم تركز الشركات على عنصر الجودة أكثر مما تركز فى حرب الأسعار.

3- الإهتمام بكافة سبل تطوير الأسطول التجارى المصرى.

وبالفعل تفوقت غرف الملاحة بمجهودها المشترك مع قطاع النقل البحرى حيث تم على أثرها تطبيق إتفاقيات مع عدد من المؤسسات المصرفية المتميزة فى مصر ويتوقع توفير أدوات تمويلية تناسب الإحتياجات الإستثمارية لقطاع النقل البحرى مما تسهم فى تحقيق قفزات للإقتصاد المصرى نحو مزيد من التنمية، ثم ألقى اللواء شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى كلمته نيابة عن الدكتور عصام شرف وزير النقل إستعرض فيها مجالات الإستثمار المتاحة للنهوض بصناعة النقل البحرى فى مصر، وقال أن مصر تملك سواحل على البحر المتوسط والبحر الأحمر وأن هناك فرص حقيقية للإستثمار بنظام المشاركة فى الموانى الرئيسية ودمياط وبورسعيد والإسكندرية وشرق بورسعيد والسخنة والسويس ونويبع وشرم الشيخ والغردقة وذلك بالإضافة للموانى التخصصية السياحية والبترولية والتعاونية وموانى الصيد

وأضاف أن هناك حقائق يجب أن نلم بها ونستوعبها جيداً فى عالمنا المتغير آخذين فى الإعتبار الموقع الفريد والمتميز للموانى المصرية على البحرين المتوسط والأحمر وأن نفكر بعقلية تمكننا من التخطيط لصناعة النقل البحرى على مدى العشرين عام القادمة مؤكداً أن معدل الزيادة فى الحمولة التى تعبر قناة السويس سنوياً كانت أقل من 1% فى الفترة من 1990 حتى 2000 وبدأت فى الزيادة التدريجية إلى أن حدث الإنقلاب فى الفترة من عام 2003-2005 حيث زادت كمية الحمولة العابرة لقناة السويس إلى 13.2% تلى ذلك نمواً فى عدد الحاويات بما يفوق كل التوقعات السابقة بمراحل كثيرة بل لأكثر من 13.2% صاحب ذلك زيادة فى أعداد السفن العابرة للقناة، وبالتالى زيادة عدد السفن الموجودة فى الموانى وزيادة فى حركة الركاب والبضائع والحاويات مشيراً إلى أن هذه الزيادة حوالى من 75 مليون طن عام 2003 إلى 82.2 مليون طن عام 2004 إضافة إلى خط سوميد 215 مليون طن و13 مليون فى الموانى البترولية والموانى التخصصية وأضاف أن هذه الكمية من الزيادة رفعت عدد السفن الموجودة فى مصر إلى حوالى 32 ألف سفينة مشيراً إلى وجود مشروعين عملاقين بمينائى الإسكندرية ودمياط مما يستوجب تأخر السفن أو قلة عدد السفن أو الحاويات المتداولة ولكن على العكس فإن تقرير البنك الدولى يؤكد إن ما حدث فى مصر من زيادة فى عدد الحاويات فى الفترة الأخيرة يعد تحول غير مسبوق وإستعرض إتفاقية قطاع النقل البحرى مع البنوك المصرية لتوفير تسهيلات مصرفية وإئتمانية للقطاع الخاص فى مجال النقل البحرى بالتنسيق مع هيئة الإستثمار وأضاف إلى أن غرف الملاحة تعمل على زيادة معدلات التنمية وتطبيق الإدارة الإلكترونية التى بدأها ميناء السخنة كما أن هناك إتفاق مع البنك الدولى لتفعيل وتطبيق أسلوب لاندلورد مع بقاء الخبراء بصفة مستمرة.

مشيراً إلى المحاولة الجدية والفريدة بتوفير التمويل اللازم لإنشاء مشروعات بقطاع النقل البحرى من البنوك المصرية فى إطار التعاون مع القطاع الخاص ومن هذه البنوك..

البنك الأهلى المصرى - بنك مصر الدولى - البنك التجارى الدولى - بنك إسكندرية التجارى البحرى - البنك الوطنى المصرى - البنك الأهلى سوسيتية جنرال.

وقد أكد أن هدف القطاع الأساسى هو تحسين الخدمات بالموانى المصرية







الأسطول الوطني في مواجهة التحديات على مائدة النادي الدولي للبحارة

إعداد/ ى . ع

يعد النقل البحرى أحد أهم كيانات النقل الموجودة ولكن!!كيف نسير فى هذا المحيط ونحن قطرة فيه؟؟ وإجمالى حجم تجارتنا ليست بالقدر المؤثر بالنسبة لإجمالى حجم التجارة العالمية. هنا تكمن المشكلة فعندما نتحدث عن ضرورة وجود أسطول وطنى قوى فإننا لابد أولاً أن نوفر المناخ الملائم لنمو هذا الأسطول، وحيث أن التجارة هى السبب الرئيسى لوجود النقل والصناعة هى السبب الرئيسى لوجود التجارة والزراعة هى السبب الرئيسى لوجود الصناعة. فإنه يتعين علينا أن نتعاون جميعاً هيئات ووزارات ومؤسسات ورجال أعمال من أجل أن يكتمل البناء لرفع مستوى الإقتصاد المصرى.

بدعوة من النادى الدولى للبحارة ومن مستقبل الأسطول الوطنى المصرى ووسط حضور لفيف من المختصين ورجال النقل البحرى ورؤساء مجالس إدارات الشركات وغرف الملاحة عقدت ندوة حول أسباب تدهور الأسطول المصرى وإقتراح بعض الحلول وذلك فى 11 مايو الماضى بالنادى السورى بالإسكندرية، حيث إستضاف النادى رجل من أعلام النقل البحرى شهد له الجميع بالعلم والحكمة وسداد الرأى والقدرة على السعى وراء تحقيق النجاح، هذا الرجل هو الربان/عاطف مرونى رئيس الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى ليضع إصبعه على أهم نقاط الضعف التى تواجه الأسطول المصرى فى محاولة لتوضيح الصورة بجميع الحضور، وقد قام بإستقباله الدكتور/ أحمد عبد المنصف عميد معهد اللوجستيات بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى واللواء بحرى/عاصم السيد أحمد نائب رئيس مجلس إدارة النادى الدولى للبحارة بحفاوة بالغة وقد أعرب اللواء عاصم السيد عن سعادته البالغة بهذا اللقاء متمنياً الوصول لنتائج فعالة لحل مشكلة الأسطول المصرى مشيراً إلى ضرورة وأهمية وضع روشتة واضحة المعالم قابلة للتنفيذ لتكون النواة لبناء الأسطول المنشود ليحمل تجارة مصر الخارجية أو حتى جزء منها من وإلى العالم، مما يسهم فى فتح أسواق جديدة وخلق قيم مضافة إلى الإقتصاد القومى مؤكداً أن المستقبل المنشود يحتاج إلى خبرة عريضة وعمل دؤوب وأن التفاؤل والأمل هم سلاحنا للوصول لما نتمناه وقام بتقديم الضيف العزيز الذى عرف عنه الإخلاص والتفانى فى العمل ونظافة اليد والخبرة العريضة وفوق كل ذلك الشفافية والوضوح والإيمان ويعد أحد أساطين النقل البحرى فى مصر.

وقد إستهل الربان مرونى حديثه قائلاً موضوع اليوم والذى كنت متردد فى فتح باب فى نقاش خاص فيما يسمى صناعة السفن فى مصر أو ما يسمى الأسطول البحرى المصرى، ولأن القصة كبيرة جداً وإننا قطرة فى بحر كبير أو محيطات معينة.

ففى بداية الأمر منذ الأربعينات بدأت تطرح أفكار كثيرة ومتغيرات كثيرة، ثم حدثت الطفرة الحقيقية.

ويبقى السؤال وهو كيف نسير فى هذا المحيط ونحن قطرة فيه؟ بمعنى إجمالى حجم تجارتنا لا يساوى 3 من ألف من إجمالى التجارة العالمية وهذا رقم إعتبره أن تجارتنا البحرية فى الحقيقة ليست فى الجانب المؤثر بالقدر المؤثر فى المحيط العالمى.

ومن جانب آخر مهم أن الأسطول العالمى عندما حدثت له طفرات معينة ويؤسفنى أقول أن آخر بيان فى سنة 2004 يشير إلى أن 95% من الحمولة الطنية فى الأسطول العالمى تملكها الدول الغنية بغض النظر عن العلم.

وبقى السؤال الذى يطرح نفسه من الذى يرسم السياسة؟ ومن الذى يتحرك من هذا الإطار بالقدر الذى يتحقق من خلاله الأثر؟ وهل نحن نسير فيما يسمى بالتبعية أو بما يسمى الفردية؟

- أن الملكية فى الأسطول العالمى فى الدول المتقدمة تسير على هذا النحو أى 95% من الحمولة الساكنة من الأسطول العالمى تملكها الدول الغنية وعلى رأسها اليابان والنرويج والولايات المتحدة وألمانيا واليونان

- كما أن 23% من حجم الأسطول العالمى يتحرك على سفن صينية وهندية.

- وأيضاً 2% شرق أوروبا أما جميع الدول النامية فتمثل 4%.

الأرقام تشير إلى دلالة معينة يقابل الأسطول العالمى نقل التجارة وكما تعلمون حضراتكم أن هذا يعنى أن التجارة الدولية تتحرك فى إطار منظومة تملكها 8 دول غنية وبالتالى أصبحنا فى جميع الأحوال رغم أن هناك تجارة متنقلة على مستوى القارات إلا أن الأمر بالتسجيل والتيسيرات والقواعد أصبح يرتكز على منظومة الـ W.T.O أى بإتفاقية الجات الجديدة ومن الذى يضع شروط الجات؟

إن الذى يضع الإطار فى التحرك الكلى وبالشكل الكلى هى مجموعة الدول المالكة فى هذا الأمر، ومن هنا يظهر أمر مهم جداً وهى أن الدول وضعت سياسات، وهى إحتكار التكنولوجيا تحت مسمى الملكية الفكرية التى أثرت تأثيراً مباشراً فى كل النواحى. ويؤسفنى أقول أن الدول الغنية حالياً تعمل على منظومة جديدة لتمويل عملية التغير المفتوح أى أنها تتحرك فى إتجاهها بقدر معين وبإتباع سياسات مالية للدعم الخفى لا تضمن بشكل



دكتور/ أحمد عبد المنصف — ربان/ عاطف مارونى — لواء بحرى/ عاصم السيد أحمد

واضح ولكنها تنمى حركة تدعيم التجارة الدولية والأساطيل التابعة لهذه الدول وكما تعلمون بدأت تفتح أبواب جديدة أخرى حيث تتمثل فى كيفية السماح لتسجيل السفن التابعة للدول الفقيرة فتم البدء فى التحرك حركة جماعية بمسميات عظيمة (ظاهرها الرحمة وباطنها العذاب) وهى على سبيل المثال I.M.O أو المنظمة الدولية البحرية بداية فى نواحى معينة بما يسمى (سلامة السير بالسفن فى البحر).

القواعد المنظمة بالتطوير، والجزء الخاص بحماية البيئة البحرية، كل هذه المسميات إنقلبت إلى تعليمات تقيد السفن الكبيرة فى السن ويغير من المنظومة بما يفيده فى صورة معينة، ونضع فى إعتبارنا رقابة دولة الميناء وقواعد السلامة أصبحت تمثل تصنيف غير مباشر فى شكل السفن التى تتردد على الموانى.

فى الأسطول العالمى نجد أن أكثر من 42% من حجم الأسطول العالمى أصبح يتجاوز سن 20 سنة. وهذا يعنى أن هناك إتجاه غير معلن أن القيود الموضوعة على هذه السفن سواء كان من حيث التأمين أو التصنيف أو الصيانة أو القيود التى وضعتها مجموعة الـ I.S.O أو من حيث رقابة الدولة على الميناء بالشروط الجديدة أو الإتفاقيات التى وضعت على هذا الأمر المتمثلة فى الولايات المتحدة وإنجلترا وأوروبا هذا يعنى أن هذه السفن فى الـ 5 سنوات القادمة سيكون لديها الحظ أن تقلب إلى التخريد وذلك لوجود طلب على الأسطول العالمى وهذا الطلب والمنظومة الجديدة تعنى إعادة إحياء بناء السفن فى الترسانات البحرية.

فى أى الترسانات البحرية يمكن أن تنمو هذه أو يتحقق لها الوضع؟

الوضع الطبيعى أن الدول التى تمتلك التكنولوجيا والدول التى تمتلك الصلب والدول التى تمتلك الأيدى العاملة هذا هو الثلاثى الذى سيشكل الوضع بصورة معينة من هنا أستثمرت الدول الغنية

هذه نقط أحب أن أثيرها قبل التكلم عن أسطولنا البحرى ونقول أن 70% مما هو متوقع من الأسطول العالمى سيبنى فيما يسمى بدول المثلث الأصفر (كوريا والصين واليابان) وبدأت تحدث هذه الطفرة فى هذه الدول ثم جزء من بعد ذلك يعطى دول أوروبا جزء معين وأمريكا جزء أخر.

بدأت الدول المتقدمة فى صناعة السفن مثل كوريا والصين وأسف أن أقول الهند بدأت تسعى فى هذا الإتجاه فيما يسمى بالصناعات الصغيرة .

أم المنظومة البحرية وكيف تتشكل؟ بدأت على أساس نمو غير طبيعى فى التجارة وأعتقد أن النمو العالمى فى التجارة بلغ 3.6% سنوياً وقيل أن هناك إتجاه زيادة فى هذه النسبة.

- أما فى الجزء الأول أن يكون النقل على سفن دولية أو عالمية أو كما تقول كونى.

- بدأت بالوقوف على الشركات متعددة الجنسيات وبدأت تظهر هذه الشركات على صور الصناعات أو النقل البحرى وظهرت الإستثمارات ثم تنشأ منظومة نقل سفن دولية أو ما يسمى بالسفن الحاوية حيث تسع من 1000 إلى 8000 إلى 16000 حاوية.

- الجزء الثانى سفن خادمة، والثالث فى هذا الأمر هو ألا يتوقف على النقل البحرى فقط بل بالعمل داخل الموانى وداخل الدولة نفسها.

من هنا يجب أن نتبصر الأمر كيف يكون لنا سياسة نستطيع من خلالها أن نتحرك بالأمر لتحقيق بعض الأمور؟

- أولاً تخفيض منظومة النقل، وتحقيق نمو في هذا النشاط ثم المردود الإقتصادي في هذا الموضوع من هنا نأتي لمصر ونقول الأسطول العربي .

- يجب أن نتعرف على موقف الأسطول الوطني؟ ماهي الإمكانيات المناخية ؟، ماهي القدرة على النقل؟ وماذا نريد؟

معرفة موقفنا العام

(نجد أن الموجود من السفن يكاد يكون أكثر من 75% من السفن في أسطولنا الوطني نريد عمرها عن 20 سنة) بعضها بضائع عامة ، بترول، سفن ركاب تعمل في منطقة محددة (البحر الأحمر)

السفن أقل من 10 سنوات إجمالي عدد هذه السفن 96 سفينة حالياً

فإذا كنا نريد - تطوير أسطولنا الوطني ما هو الشكل العام؟ أو البعد الإستراتيجي لبناء هذا الأسطول؟ وكيف نتمكن من خلاله أن نتحرك في السوق الملاحي؟

(يظهر هدفين مهمين جداً)

1- إمكاناتنا والقدرة العامة: نجد أن ترسانات السفن (جزء تملكه هيئة قناة السويس، وجزء تملكه الشركات الملاحية القابضة وجزء القوات المسلحة ثم ترسانة الإسكندرية والسويس البحرية وترسانات صغيرة مخصصة للقطع الصغيرة مثل السفن المساعدة واللنشات وغيرها.

2- أهم نقطة نفكر فيها إذا كنا نريد أن يكون لنا أسطول وطني أي نوع؟ وكيف ننشأه؟ وما هي الخدمة التي يقدمها على أساس تنمية التجارة الخارجية؟ أين السوق المصري الذي نصدر منه ؟

إننا في حوض البحر المتوسط بين الإستيراد والتصدير نصل إلى 25% من حجم التجارة في البحر المتوسط ثم 15%في شمال بحر أوروبا والبلطيق ثم 16% في البحر الأسود إذن 55% في قارة أوروبا ودول البحر المتوسط والبحر الأسود أما في شرق أسيا وكوريا وإستراليا والولايات المتحدة الأمريكية فإننا لن نستطيع أن نصل إليها.

فلابد من المحافظة على ما نملك في منطقة أوروبا وغرب أفريقيا والبحر الأحمر إذا تم تحديد مكان السوق أو إذا شاركنا في هذا الأمر يتعين أن تكون السفن تخدم هذه التجارة في هذه المنطقة ويبقى سؤال مهم ما هي نوعية السفن؟ وطبيعة السفن؟ هل نستطيع نبني هذه السفن؟

لم يعد الإتجاه للسفن التي تنقل جميع أنواع البضائع ولكن الإتجاه إلى إنشاء وبناء سفن متخصصة لنقل هذه البضائع (حاويات، بترول وأخرى).

نقطة ثانية وهي القدرة على تمويل جيد بحيث تشتغل ترساناتنا فلقد وجدنا أن الترسانات تستطيع أن تقوم بذلك.

أما عملية التمويل فهي تمثل نقطة مهمة أعتقد أن الكثافة المالية تدفعها المؤسسات وليس الأفراد. المجموعة البنكية وليس بنك واحد ثم شركات التأمين المالية، البنك المركزي والدولة وهنا يتوفر الجانب التأميني إذا لابد من وجود دور للدولة بإعطاء تسهيلات لكل من يعمل في هذا المجال، ويوجد فترات سماح للإقتراض تصل لمدة 8 سنوات أو أكثر إذا كان عقود بناء لسفن كبيرة مثل ناقلات البترول وغيرها، كذلك شركات التامين يمكن أن تتدخل لتوفير الأموال اللازمة.

عندما نتكلم على الخدمة الخاصة بنقل التجارة الخارجية في المناطق المحدودة مثل أوروبا والبحر الأسود وشمال أفريقيا، ويظهر سؤال متى نبدأ؟

أعتقد أن الوقت قد فاتنا وأعتقد أن لابد من السرعة في هذا الأمر بشرط مهم وهي تبين لنا عند نقل تجارة الصادر نتكلف 3 أضعاف إذا لم تتم بشركاتنا.

ومن المهم جداً أن تتبنى الدولة جزء من السياسات الدعمية المقننة التي تستطيع تنمية الأساطيل بالقدر الذي يدفعنا إلى الأمام.

وإختتم الربان مروني كلمته بانه يوجد 16دولة غنية على رأسها الولايات المتحدة تتبنى الدعم الخفي لأساطيل النقل البحري العالمي وأن هناك أشياء كثيرة يحتاجها وهي توفير المناخ التشريعي الملائم الذي يحقق هذا القدر من الإنطلاق.

وقال الدكتور/ شفيق ميرا لدينا بداية ولكنها بداية متأخرة، ليس لدينا إستراتيجية محددة نسير عليها نحن متأخرين لوجود مؤسسات شغلها الشاغل هو الأسطول التجاري.

وإختتم الدكتور/ أحمد عبد المنصف الندوة قائلاً أن العلاقة بين الأسطول البحري وبين الجوانب التجارية والصناعية علاقة وطيدة وأنه يتعين علينا كخبراء في النقل البحري السعي دائماً لإيجاد الحلول اللازمة لتخطي مشكلة مثل مشكلة الأسطول ولكن لابد أن يكون لنا إستراتيجية في التصنيع بمعنى أنه قبل التفكير في النقل وبناء أسطول لابد أن نفكر في البضائع المنقولة (مش نجيب مركب وما نلاقيش حاجة ننقلها) !!!

وكانت هناك بعض المداخلات من بعض السادة الحضور تؤيد هذه التحديات ومنهم من كان متشائماً ومنهم من كان متفائلاً .

وأول المداخلات للسيد الدكتور/ شفيق ميرا وأعقبه الأستاذ/ أبو العز الحريري والأستاذ/ محمد غريب والأستاذ/ نشأت الديهي وآخرهم المهندس/ مدحت القاضي.

دعوة الإصلاح السياسي .....
والحاجة إلى الفكر الجديد !!!

بقلم / السيد عبد الجيد السيد

إن البحث في أعماق ذلك الوطن يأخذنا إلى صفحات بيضاء كتبت بحروف من نور سجل التاريخ فيها عراقة جذور الإصلاح السياسي فيه. وسطر إرادة شعبه الدائمة في رسم مستقبل الخير لأبنائه الذين أشرقت على أيديهم شمس الحرية الوطنية لترتفع معها لبنات التنمية والرقي.

والإصلاح السياسي بإعتباره من الدعائم الأساسية في البنيان الوطني يجب أن يكون تحت لواء الإرادة الوطنية الصادقة ، وفي إطار من التشريع الوطني لا أن يكون ذلك الهدف مدفوع الأجر مقدماً من فئة الدولار الأمريكي ممن رفعوا رايات نشر الحرية والديمقراطية في العالم وهم في حقيقة الأمر، والتاريخ يقول ذلك - أهل إستعمار ونهب ثروات الشعوب سواء بالقوة العسكرية أو بأساليب الغزو الفكري الفاسد ، فهم يحاولون رسم خريطة جديدة للقطب الأوحد للعالم تكون فيها إمبراطورية أمريكا هي الأرض المقدسة التي يطوف فيها أدعياء الحرية المزعومة!!!!!!

إن لواء الإصلاح أيها السادة تبقى دعائمه ما دام يجسد جذوره من إئتلاف إرادة الدولة مع إرادة مواطنيها المخلصين، ولا مراء أن الهدف الأساسي من الإصلاح سواء كان إصلاحاً سياسياً أو إقتصادياً هو في نهايته ذلك المواطن الكادح الذي ما زال ينتظر تحسين مستواه المعيشي وأن نرفع من كاهله قليلاً من أعباء الحياة الصعبة في ظل ظروف إقتصادية لا تعرف الرحمة!!!!

والإصلاح يجب أن يتسم بالواقعية لا مجرد شعارات رنانة ومؤتمرات يتسابق القائمون عليها في إلقاء كلمات المديح والثناء!!!! ورفع رايات التهليل بل يجب أن يكون خطوات محددة وأسس ثابتة ننطلق منها إلى حيز التنفيذ الحقيقي بحيث يشعر كل منا بأن هناك جهد يبذل ونتائج تتحقق وأهداف يمكن المحاسبة عند عدم تحققها.

ودعوة الإصلاح جاءت مع تبني الفكر الجديد أو الرؤية المستقبلية للمناخ السياسي فإذا بنا نرى متغيرات في العديد من الثوابت التي ظل عليها الزمن وكان لزاماً أن تتغير، بداية من إنتخاب رئيس الدولة إلى التعددية الحزبية وحرية الرأي والتعبير في ظل مناخ سياسي قوي الأركان.

وتبني دعوة الإصلاح والمناداة بالفكر الجديد ليس مقصوراً بالضرورة على جهة حزبية واحدة لها معتقداتها السياسية ورؤيتها المستقبلية بل هي أيضاً حق طبيعي لكل أفراد المجتمع سواء من خلال ممثليه في السلطة التشريعية ، أو من خلال مؤسسات المجتمع الشرعية التي لها الحق أن تعمل وتعبر عن أهدافها لكن في إطار من الشرعية والقانون.

والمشاركة في تبني الدعوة للفكر الإصلاحي السياسي ونشر الوعي الديمقراطي بين أفراد المجتمع من قبل بعض الجمعيات الأهلية المصرية هو نشاط وطني بالتأكيد ، ومساهمة بناءة من مؤسسات المجتمع المدني ، لكن ذلك لا يجب أن يكون ذريعة لتلقي الدعم المالي من جهات أجنبية خارجية ، لأن القول بذلك يؤدي بالضرورة إلى التساؤل عن الهدف الحقيقي الذي ترمي إليه الجهات المانحة من تدفق تلك الأموال علينا تحت شعارات زائفة لأنها في واقع الأمر تمثل تدخل غير مباشر في رسم المناخ السياسي للبلاد ، حيث أنها تدفع أموالاً وتنتظر أن تجني ثماراً بالتأكيد ولذلك يجب على تلك الجمعيات الأهلية أن تعمل تحت لواء الوطنية الصادقة منزهة عن كل فكر أجنبي فاسد ، وتنأى بنفسها عن دائرة الشبهات بحيث ترتكز على دعائم سياسية وطنية وذلك بطبيعة الحال أقوى تأثيراً في المجتمع ولا يمكن الإستناد إلى القانون الوطني لم يحظر تلقي الهبات والمعونات المالية الأجنبية بل أنه قد أرسى كافة قواعدها فضلاً عن تلقيها تلك الأموال يكون تحت سمع وبصر الدولة وبمباركة مؤسساتها لأنه قول حق أريد به باطل لأن تلك المعونات قد تكون بريئة من شبهة الخيانه السياسية إذا ما كانت مؤكدة بيان كيفية إنفاق تلك الأموال على وجه الدقة أو أن تكون ممثلة في معونات عينية تساهم بصورة غير مباشرة في الفكر السياسي وزيادة الوعي الديمقراطي بين أفراد المجتمع.

المد البحرى «تسونامى» Tsunami

ماذا جرى ؟ وكيف جرى ؟ ولماذا جرى ؟ الجزء الثانى

بقلم ربان فاروق عبد المنعم الصايغ -خبير ومستشار بحرى

ذكرنا فى العدد الماضى (الجزء الأول) تعريف تسونامى وأسباب وقوع هذا الزلزال ونستكمل فى هذا العدد شواهد ومشاهد إنسانية والآثار السلبية والتأثيرات المحتملة وأهم كوارث التسونامى عبر التاريخ

إرادة الله العلى القدير

* فيما يشبه المعجزة ظلت عشرات المساجد بإقليم أتشيه الأندونيسى وفى مقدمتها مسجد لبيب الرحمن أحد أهم وأشهر مساجد أتشيه التى دمرتها أمواج المد البحرى «تسونامى» مستقرة على الأرض ومآذنها قائمة

* نجى تمثال تريخى للسيدة مريم العذراء فى قرية مارتارا السيريلانكية من التدمير بعد أن جرفته أمواج المد البحرى «تسونامى»

مشاهد... إنسانية

من بين قصص الموت كانت هناك قصص لإنبعاث الحياة إنها قدرة الله سبحانه وتعالى.

1- عثرت فرق الإنقاذ الماليزية فى جزيرة بيناتج على رضيع يبلغ من العمر 20 يوماً على قيد الحياة كان نائماً عندما ضربت الأمواج منزل والديه وظل حياً بفضل بقاء فراشه عائماً على سطح الماء.

2- عثر فريق تليفزيونى تابع لشبكة «سكاى نيوز» البريطانية على طفل مشرد عمره سبعة أعوام بعد أن قضى ثلاثة أسابيع على أحد شواطئ باندا أتشيه عاصمة إقليم أتشيه الأندونيسى - دون أن يشعر بوجوده أحد

3- نجت طفلة هندية عمرها ست سنوات بتسلق شجرة جوز الهند ونجت فتاة هندية عمرها 13 سنة حيث عامت فوق باب خشبى لمدة يومين

4- عثر على صياد أندونيسى (24 سنة) على قيد الحياة بعد أن ظل أسبوعاً دون أن يأكل أو يشرب قاعداً أسفل قارب الصيد الذى يعمل عليه فى ساحل لامبولو بإقليم أتشيه

5- كانت زوجة راكشمى ورى تنتظر وليدهما فى 15 يناير 2005 وبعد أن خرج هو وزوجته وإبنته الصغيرة من تحت أنقاض منزلهما فى جزيرة بيسابور حمل زوجته وجرى بها إلى الغابات حيث إتخذوها ملجأ بين الأشجار وهناك وضعت زوجته وليدها الصغير

6- نجت قبيلة كاملة من الغجر فى تايلاند تسمى مورجان (تعدادها 180 فرداً) من موجات المد العاتية «تسونامى» وذلك لإتباعها نصائح متوارثة عبر الأجيال تؤمن بنصيحة وهى أنه عندما تنحسر مياه البحر (الجزر) فإن المد قريب ولذلك عندما شعرت القبيلة بإنحسار ماء البحر الذى يعتبر مصدر رزقها الوحيد وتعيش بالقرب منه لجأت إلى منطقة عالية (قمة التل) هرباً من موجات المد الهائلة وبذلك نجوا من كارثة «تسونامى»

صدق أو لا.. تصدق

* فى خضم الأسى ورائحة الموت إستخدم أهالى الضحايا الأدوات المنزلية وأيديهم العارية فى حفر القبور لدفن القتلى وذلك بعد أن أصيبوا بحالة من الهلع خوفاً من أن تتعفن جثث ذويهم بسبب إرتفاع درجة الحرارة

* طالت موجة مدية بحرية قطاراً كان يسير بعيداً عنها بثلاثين كيلو متر فى منطقة تيلوانا القريبة من مدينة جول جنوب سيريلانكا فى رحلة من جالى إلى كولومبو وضربت الموجة القطار وقذفته بعيداً عن قضبانه وحولت عرباته إلى علب سردين مهشمة على من بداخلها لتحصد 1500 روح فى لحظة واحدة.

* الأمر المدهش لم توجد جثة حيوان واحد ويبدو أن الحيوانات تمتلك وسائل إحساس خاصة تحو حدوث الزلازل قبل وقوعها والإحتمال أن تكون قد شعرت بالكارثة وهى تقترب مما دفعها للفرار إلى مناطق مرتفعة من الأرض ومن المعروف أن الأبقار والكلاب والقطط يعتريها الإضطراب قبل وقوع الزلازل ببضع ساعات وأكثر الحيوانات إضطراباً تلك التى تعيش فى باطن الأرض كالثعابين والفئران وسواها إذ أنها تهرب من جحورها خائفة ويفسر تصرفها هذا بظهور أمواج كهرومغناطيسية

* مصائب قوم عند قوم فوائد فلم يكن المد البحرى الهائل الذى ضرب أندونيسيا بمثابة نكبة للجميع هناك فقد ساهمت أمواج البحر المرتفعة فى تحطيم جدران سجن بمقاطعة أتشيه وهروب 204 سجين وإن كانوا قد سلموا أنفسهم - فيما بعد - طواعية!

الإغاثة والمعونات الدولية

قال ألبرت إينشتاين «حياة الإنسان يصبح لها معنى فقط عندما تكون من أجل مساعدة الآخرين» ولقد كانت كارثة «تسونامى» أكبر كارثة عالمية لاقت رد فعل سريعاً من كل أنحاء العالم حيث سارعت الدول المختلفة إلى تقديم المساعدات والمعونات الغذائية والطبية والمادية والمهنية وتوالت فرق وكالات الإغاثة الدولية سواء من الأمم المتحدة أو المنظمات غير الحكومية وفى مقدمتها منظمة أطباء بلا حدود لتقديم يد العون والمساعدة للمنكوبين فى ظروف شديدة الصعوبة بهدف رفع المعاناة عنهم بغض النظر عن الإختلاف فى الجنسية أو الدين وتم ذلك فى سباق مع الزمن لإنقاذ ما يمكن إنقاذه.

الآثار السلبية والتأثيرات المحتملة

1- المياه المالحة التى غمرت الاراضى وأتلفت جميع حقول الارز ومعظم الأراضى الزراعية وحولتها إلى أراضى غير صالحة على الإطلاق.

2- تدمير الشواطئ والقضاء على الشعاب المرجانية (تكوينات بحرية جيرية تتراكم نتيجة نمو مستعمرات الحيوانات المرجانية التى تعيش فى البحار والمحيطات) والكائنات البحرية الأخرى والنباتات البحرية النادرة الوجود والتكوين.

3- القضاء على الكثير من فصائل الحيوانات البحرية المتواجدة فى تلك المنطقة وكذلك أنواع كثيرة من الأسماك والمحارات والقشريات لتى كانت تمتاز بها تلك المناطق

4- تلوث مياه الشرب والمياه الجوفية نتيجة إنتشار الميكروبات والجراثيم الناتجة عن آلاف الجثث المتراكمة بالمنطقة.

5- الآثار المدمرة للبيئة البحرية نتيجة تسرب البضائع الخطرة والسامة والمواد البترولية والزيتية والكيماويات التى كانت على ظهر السفن والناقلات التى غرقت وإبتلعها المحيط بما عليها

6- رحلة التعافى من الآثار المختلفة لكارثة «تسونامى» سوف تستغرق سنوات وتتطلب الكثير من الصبر والعمل الجاد وقدر عدد من خبراء الإقتصاد الدوليين بأن الخسائر الإقتصادية تزيد عن 20 مليار دولار

7- توقع خبراء علوم البحار والأحياء المائية أن يستغرق الأمر عدة قرون لكى تعود الحياة البحرية فى المناطق المتضررة إلى طبيعتها

8- حذر خبراء الصحة العامة من أن الإسهال والملاريا والإلتهاب السحائى قد يتسبب فى موجة شقاء أخرى فى أنحاء المناطق المطلة على سواحل المحيط الهندى

9- أوضح علماء الجيولوجيا أن كارثة «تسونامى» تسببت فى تذبذب وتأرجح الأرض حول محورها وأدى ذلك إلى إسراع دورانها وخفض الأيام إلى نحو جزء من الثانية

أهم كوارث «التسونامى» عبر التاريخ

السنة	المكان	عدد القتلى
1854	تانكايدو اليابان	3000
1868	شمال شيلى	25674
1883	بحر جاوه	36500
1896	بحرباندا. أندونيسيا	3620
1899	ساتريكو.اليابان	26260
1923	ساتريكو اليابان	3000
1923	يوكايدو اليابان	2144
1964	تانكايدو اليابان	1997
1964	ألاسكا الولايات المتحدة	119
1976	خليج مورو الفلبين	8000
1988	بابوا نيو غينيا	2144
2005	جنوب شرق آسيا	221852

المصدر: National Geophysical data center

الزلازل ماهي؟ وكيف تحدث؟

الزلازل جزء من حياة الأرض وجزء مأساوي من تاريخ البشر وهي عبارة عن هزات تتراوح بين ذبذبات وديعة لا تكاد تثير إنتباه أغلب الناس وكوارث ضارية تفترس بين أنيابها المرعبة مئات الألوف من البشر وهي - ببساطة - إرتجاج الأرض الناتج عن إنتاج الشحنات الحرارية العالية عند تصدع الصخور بسبب تآكلها الطبيعي وتحدث لسببين

أولهما: الحركة التكتونية للأرض Tectonic Motion وهي التشقق أو الحركة الفجائية في صدع صفيحة من صفائح القارات.

ثانيهما: قوة إندفاع الكتل البركانية Volcenic Reasons وتنتقل الطاقة الزلزالية في صورة موجات وتتحرك الموجات الدافعة (الضاغطة) Push Reasons والموجات الإرتجاجية shake Reasons متسارعة عبر باطن الأرض ومع الحركة المتسارعة تصبح المبادرة للموجات الدافعة التي تتكاثر من خلال دفع ثم سحب القشرة الأرضية geostatic التي يتراوح سمكها ما بين خمسة كيلو متر في قاع المحيطات ويصل إلى خمسون كيلو متر تحت القارات تليها طبقة المانتل المنصهرة ويبلغ سمكها 2970 كيلو متر وتتجاوز درجة حرارتها ألفين درجة مئوية وقد تصل إلى خمسة آلاف درجة وحين تتمدد هذه الطبقة النارية المنصهرة تحت القشرة الأرضية يتحول قاع المحيط إلى نهر ملتهب حيث يلتقي الصهير أو الـلاما» شديد الحرارة بمياه قاع المحيط شديد البرودة فيضغط بشدة على باطن القشرة الأرضية وتخترق المناطق الضعيفة منها وتحدث - نتيجة ذلك - زلازل فيتحول مياه المحيط إلى مياه ساخنة وهي أصلاً شديدة البرودة وهنا تحدث الأمواج العاتية نظراً لإختلاف درجات الحرارة بين الصهير ومياه المحيط وتحدث تأثيراً أشد قوة وأكبر ضراوة في البحار المغلقة مثل بحر اليابان أو بحر سومطرة. والموضع الذي تتكون فيه بؤرة الزلزال في باطن الأرض يسمى Hypo center أي المركز العميق أما الموضع الذي يعلوه على سطح الأرض فيطلق عليه المركز السطحي Epi center.

وتنشأ الموجة المدية «تسونامي» حين يتغير إنسجام البحر وحدوث تقعر أو تحدب في القاع يؤدي إلى إضطراب في كمية الماء فوق المنطقة المنكوبة وتختلف الموجات المدية هذه عن حركة الرياح فتستطيع الأولى عبور آلاف الأميال في قعر البحر مع فقدان طفيف لطاقة الموجة نتيجة ترحالها وهكذا نجد أن التأثير المرئي لموجات المد البحري تسونامي يرى بعد ساعات من حدوثه في قاع البحر على الشواطئ المنكوبة بعد سريان كميات المياه الهائلة على اليابسة وتتكون أمواج المد البحري الضخمة هذه نتيجة زلزال عنيف يضرب قاع البحر تفوق قدرته 7.7 درجة على مقياس ريختر وترتبط سرعة تلك الأمواج بعمق المياه ويمكنها التنقل عدة مئات من الكيلو مترات في الساعة الواحدة

الزلازل في خارطة العالم

هناك حزامين زلزاليين رئيسيين وعدد من الأحزمة الثانوية:

1- الحزام الأول: الذي يحيط بشواطئ المحيط الهادي والذي يكاد يحيط بكل السواحل الشرقية والغربية لهذا المحيط.

2- الحزام الثاني: النطاق الممتد ما بين المحيطين الأطلنطي والهادي والمعروف بإسم نطاق البحر المتوسط الآسيوي ويبدأ من جزر الأزور في المحيط الأطلنطي ثم يعبر البحر المتوسط ويمر بتركيا وإيران وهيمالايا وبورما وأندونيسيا حيث يلتقي مع حزام المحيط الهادي.

* وأهم الأحزمة الثانوية يبدأ من مضيق بهرنج في ألاسكا وينزل جنوباً بإتجاه الساحل الغربي للولايات المتحدة (كاليفورنيا) ويمتد جنوباً على الساحل الغربي لأمريكا الجنوبية حتى شيلي.

* أما المناطق الزلزالية فهي جزر الاليوي - ألاسكا. العقدة الكاريبية أمريكا الجنوبية - الفلبين - اليابان - بورما - الهند - إيران - تركيا - الصين - أقطار المغرب العربي - إقليم البحر المتوسط

قياس ومقاييس الزلازل

إن دراسة الزلازل والقيام بالقياسات الضرورية لمعرفة مكان حدوث الزلزال وقوته ودراسة آثاره المدمرة والتعرف على خصائص الموجات الإهتزازية كلها أمور حيوية وأساسية بالنسبة للإنسان لأنها هي التي تعطينا الصورة الحقيقية عن درجة مخاطر وخطورة الزلازل.

وقد إخترع تشارلز فرانسيس ريختر ch.Richter عالم فيزياء الأمواج الإهتزازية الأمريكي وتلميذه اللامع B. Golin Berg مقياساً للزلازل عبارة عن جهاز يقيس الطاقة المنبعثة من بؤرة أو مركز الزلزال ويستخدم قياسات لوغاريتمية (اللوغاريتم كله من مقطعين Logos وتعني علاقة وanithmos وتعني عدد فهو يدل على درجة زمنية رياضية أو فيزيائية) بمعنى أن الزلزال الذي تكون قوته 7 درجات أقوى عشر مرات من زلزال قوته 6 درجات وأقوى 100 مرة من زلزال قوته 5 درجات وأقوى ألف مرة من زلزال قوته 4 درجات وهذا الجهاز قائم على حساب الطاقة المتحررة نتيجة لتشكل البؤرة الزلزالية والمقياس الإثني عشري النقاط

ويقول علماء الزلازل selsmo list أن الزلازل نوعان:

1- باطنية المنشأ Indogenos وهي الأكثر تأثيراً في الطبيعة والإنسان.

2- خارجية المنشأ Exogenos وهي ضعيفة قياساً بالزلازل الباطنية رغم أنها كثيرة الحدوث وتكون غير بعيدة عن سطح الأرض. ويستخدم لرصد الزلازل أجهزة متباينة الخصائص.

1) جهاز السيسموجراف selsmo-graph الذي يعطي تصوراً حقيقياً عن حال فترة الزلزال وعن شدته وإهتزازه.

2) جهاز الاكسيليروجراف Accelero-graph لتسجيل الهزات الأرضية العنيفة ويمكنه تسجيل هذه الإهتزازات مهما كانت ضعيفة

3) جهاز الهودوجراف Hodograph لقياس بعد الزلازل.

وببساطة لم تصل الإنسانية بعد إلى ما يجب إنجازه في حالة وقوع الهزات الأرضية وبخاصة العنيفة منها لأن مثل هذه الزلازل تجعل الناس سكارى وما هم بسكارى ولا يفكر الإنسان إلا بالنجاة والهرب.

أشهر زلازل القرن العشرين

المكان	التاريخ	درجة مقياس ريختر	الضحايا
طوكيو. كوانتا اليابان	1923/9/1	8.3	143 ألف
جانسو الصين	1926/12/16	8.6	200 ألف
زينيج الصين	1927/5/22	8.3	200 ألف
كيتا الهند	1935/5/31	7.5	60 ألف
تسيشلان. شيلي	1939/1/24	8.3	28 ألف
إقليم أيرزنجان . تركيا	1939/11/26	7.9	33 ألف
جزر إندريانوف. ألاسكا	1957/7/9	9.1	-
أغادير . المغرب	1960/2/29	5.7	12 ألف
شيلي	1960/5/29	9.5	32 ألف
ألاسكا	1964/3/29	9.2	125 ألف
بيرو	1970/5/31	7.8	66 ألف
أواسط جواتيمالا	1976/2/4	7.5	22778
تانج نشان. الصين	1978/7/28	8.5	225 ألف
شمال شرق إيران	1978/9/16	7.7	25 ألف
وسط المكسيك	1985/9/9	8.1	9500
شمال غرب أفريقيا	1988/12/7	6.9	25 ألف
إقليمي جيلان وزانجان شمال غرب إيران	1990/1/31	7.7	40 ألف
القاهرة . مصر	1992/10/9	5.8	370
غرب الهند	1993/9/20	7.2	7600
هانشين وسط اليابان	1995/1/17	7.3	6400
شرق إيران	1997/5/10	7.1	1613
شمال شرق أفغانستان	1998/2/4	6.4	3912
شمال شرق أفغانستان	1998/5/30	7.1	5000
شمال غرب تركيا	1999/8/17	7.4	15 ألف

المصدر. US Department of the Interior us Geological Survey

ويتبقى ثلاثة أمور يهمني التوقف عند كل منها بكلمة:

أولهما: أن الأرض والكون والإنسان عظمة الخالق في خلقه وصنعه وقد أكد القرآن ذلك في قوله تعالى:

«ألا له الخلق والأمر تبارك الله رب العالمين» [الأعراف. 54]

والأمر الثاني: أن الكوارث الطبيعية (الزلازل - الأعاصير - البراكين - الفيضانات - الطوفان) هي أحد براهين الله سبحانه وتعالى للبشر على قدرته وعلى أن أحداً لا يمكن أن يقف في طريق تلك القدرة كيفما وأينما ومتى أراد الخالق الأعلى إنسجاماً مع القانون القرآني الثابت: «حتى إذا أخذت الأرض زخرفها وازينت وظن أهلها أنهم قادرون عليها أتاها أمرنا ليلاً أو نهاراً فجعلناها حصيداً كأن لم تغن بالأمس» [يونس. 24]

والثالث: أن كل ما يستطيع الإنسان أن يفعله في مواجهة الكوارث الطبيعية هو:

* تطوير وتحديث وزيادة شبكات الإنذار المبكر ضد الكوارث الطبيعية

* تجميع وتصنيف وتحليل كل البيانات المتاحة حولها ومحاولة الحصول على معطيات واسعة عن الأرض سطحاً وباطناً وتركيباً

* تجهيز وإعداد ودعم كل وسائل وأجهزة ومعدات وأدوات الإغاثة والإنقاذ المناسبة والمطلوبة.

* التحرك لإستيعابها وتلمس مختلف السبل لتقليص حجم مخاطرها ومحاولة تخفيف آثارها وخسائرها.

ومع ذلك - ورغم ذلك - يخطئ من يظن أنه يمكن ترويض الكوارث الطبيعية فالكوارث الطبيعية أقدار يصعب تفاديها

***



تأمين سلامة النقل النهرى فى مصر

الجمعية العلمية العربية للنقل
ندوة تأمين سلامة النقل فى مصر

بقلم محاسب قانونى / محمد السيد عز الدين البندارى

الجزء الثانى

نستكمل فى هذا العدد الجزء الثانى وسوف نتعرض للإدارة والتنظيم الجيد على السفن

- الإدارة والتنظيم الجيد على السفن حيث أبرزت الحاجة مؤخراً لأهمية الإدارة الجيدة على متن السفن فقد أوضحت بعض الحوادث أن الإدارة غير المؤثرة ذات التخطيط الضعيف هى عامل سببى يؤدى فى معظم الأحوال إلى تلك الحوادث.

- ضرورة العمل على تطوير إنشاء البنية التحتية للموانى والمسارات الملاحية والمراسى النيلية وتوفير العلامات الإرشادية والنهوض من خلال تزويده بالمساعدات الملاحية اللازمة لتأمين ورفع كفاءة الملاحة النهرية.

- كذلك ضرورة تعديل التشريعات بما يسمح بمشاركة القطاع الخاص فى تملك أو إدارة مشروعات النقل فى ظل النظم والضوابط التى تراها الدولة وصياغة التشريعات الخاصة بإعادة هيكلة الهيئات الإقتصادية لتصبح ذات موازنات مستقلة فى هذا النشاط بما يحقق توازن المصلحة بين الحكومة والشركات القائمة ووضع التشريعات الخاصة بتطبيق الأمان والسلامة فى إستخدام مرفق النقل فضلاً عن وضع التشريعات الخاصة بالسلامة البيئية فى خدمات النقل.

- فلا يتم تطوير وتحديث مرفق النقل النهرى بمعزل عن مشاركة القطاع الخاص المستفيد من هذه الخدمة والإعتماد على التصنيع والتوريد المحلى بما يلزم تطوير الوحدات وعملية الإحلال والمعدات والمهمات الخاصة بهذا النشاط الحيوى والربط بين المجارى الملاحيا والموانى البحرية والرقابة عليها وتأمين سلامتها وزيادة عوامل الأمان والسلامة للوحدات النهرية

- ضرورة الإهتمام بإعادة هيكلة النقل النهرى ضمن منظومة هيكل النقل والموانى المصرية على أساس الفصل بين الملكية والإدارة وتحقيق منظومة متكاملة تساير الأنظمة الحديثة للنقل متعدد الوسائل

لذا خصصت الحكومة فى الخطة الخمسية 2002/ 2007 حوالى 760 مليون جنيه لتطوير المرفق والنهوض به ورفع كفاءة الملاحة النهرية بالتنسيق مع وزارة الموارد المائية والرى.

وتبحث الدولة حالياً فى إستخدام نهر النيل كشريان للتبادل التجارى فتقوم وزارة الموارد المائية والرى مع وزارة النقل السودانى وسيلة تفعيل الإستفادة من شريان مجرى نهر النيل كممر ملاحى نهرى بالعمل على رفع المعوقات والعقبات التى تقابل هذا المجرى ووضع البدائل والحلول لمواجهتها وبما يساهم فى خدمة العملية الإقتصادية والتجارية والإتصال والمواصلات.

- تقوم اللجان الفنية المشتركة بين البلدين بعقد الإجتماعات لدراسة تفعيل مذكرة التفاهم التى تم توقيعها بين البلدين فى شهر يوليو الماضى 2004.

فقد ثبتت الرؤية وبدأ الحلم يتحقق بتطوير ميناء السد العالى بتكلفة أربعة ملايين جنيه بإعتباره حلقة النقل الأولى بين مصر والسودان وإفتتاح السيد الرئيس محمد حسنى مبارك عدة مشروعات بأسوان منها السد العالى كما تفقد المشير طنطاوى والدكتور عصام شرف وزير النقل رصيف البضائع الذى أنشأته وزارة الدفاع لنقل البضائع والسلع واللحوم المحمدة بين مينائى أسوان ووادى حلفا وقامت القوات المسلحة بتسيير وحدتين نهريتين عبر بحيرة ناصر حمولة كل منها تتراوح ما بين 500 و700 طن وجارى تسيير وحدتين أخريين خلال هذا العام 2005 وتقدر تكلفة كل وحدة 6 ملايين جنيه حسب حمولة كل منها.

ويهدف هذا المشروع إلى دخول المنافسة فى مجال النقل بين البلدين ولمواجهة الصادرات والواردات تنفيذاً للبروتوكول الموقع بين مصر والسودان

فقد أبرزت الحاجة أيضاً لأهمية الإدارة الجيدة فى عمليات صناعة النقل البحرى والنهرى.

- وتقوم وزارة النقل بتنظيم حركة الملاحة ومنح التراخيص للسفن وشروط صلاحيتها وسلامتها وإصدار القوانين والقرارات بما يضمن سلامة المجرى الملاحى والمنشآت الصناعية المقامة عليه من الكبارى والأهوسة والبوابات القطرية لتأمين سير السفن والطاقم والركاب ونقل البضائع وفقاً للمبادئ والإتفاقيات الدولية لتوفير السلامة وحركة السفن من خلال الهيئة العامة للنقل النهرى التى أنشئت بالقرار الجمهورى رقم 474 لسنة 1979 لتكون المسئولة عن السلامة والأمن فى النقل النهرى والمعنية لصناعة النقل النهرى فى مصر وعن تنفيذ القوانين الصادرة بشأن تنظيم الملاحة الداخلية وبالتعاون مع هيئة التعاون الدولى اليابانية فى عام 2003 من إعداد مخطط شامل للنقل النهرى يشمل الموانى النهرية وموانى الإسكندرية والدخيلة ودمياط لتحديد شبكات المجارى الملاحية والمنشآت المقامة عليها من أهوسة وموانى نهرية وتحديد أحجام الحركة على هذه الشبكة والأسطول المقام عليها والمستهدف تحقيقه على مدى العشرين عاماً القادمة يستهدف تحديد المشروعات ذات الأولوية التى من شأنها زيادة نصيب النقل النهرى فى نقل البضائع وتعظيم دوره فى المشروعات القومية الكبرى تنفيذاً للقرارات الصادرة من اللجنة الوزارية وتأمين وتطوير الملاحة فى مجرى نهر النيل بالتنسيق مع الوزارات المعنية والهدف هو تفعيل دور النقل النهرى وزيادة نصيب المنقول خلاله من البضائع لما يتميز به من وسائل النقل الأخرى لإنخفاض تكلفته وقدرته على الأحجام والأوزان الكبيرة ومساهمته فى تخفيض العبء للنقل على الطرق البرية وتحطيم طبقة الرصف وتقليل الحوادث وخفض تكاليف الصيانة وتخفيف الآثار البيئية الناجمة عن إستخدامه مقارنة بوسائل النقل الأخرى لنقل البضائع والسلع واللحوم.

المحمدة بين ميناءى أسوان ووادى حلفا.

إن التنظيم الجيد يستطيع فى الحقيقة لتقليل الأداء البشرى الضعيف وقد أثبتت الدراسات أن لإدارة أى أسطول تأثير كبير على التشغيل الإقتصادى للسفن حيث يتطلب ذلك مستوى عال من الكفاءة والسلامة

التوصيات

1- إنشاء المجلس الأعلى لنهر النيل برئاسة رئيس مجلس الوزراء وعضوية السادة وزراء النقل والموارد المائية والرى والسياحة وقطاع الأعمال والبيئة والداخلية يكون من أهم مهامه وضع السياسة العامة وتخصيص الإستثمارات اللازمة والتنسيق بين الجهات المعنية فى علاج كل المشكلات.

2 - توفير المساعدات الملاحية ومخططات لفصل المرور والإرشاد النهرى فإن وجود منظومة يمكن أن يؤدى إلى خفض معدلات الحوادث

3 - يلزم أن تكون السفينة صالحة للملاحة وأن يتم التفتيش عليها بإنتظام وأن يتم الإبلاغ عن القصور فور إكتشافة ويتم فحص النظام الأمنى للسفينة دورياً

4 - أهمية تجهيز السفينة بمعدات ملاحية معيارية حديثة وأن يكون الملاحيين على مستوى عالى من التدريب

5 - تقوم منظومة مراقبة مرور السفن برصد تحركات السفن والعائمات دون التدخل فى الملاحة بحيث تهدف عمليات المراقبة إلى إكتشاف وضبط المخالفات والحوادث

6 - توفير السلامة فى الملاحة فى مجرى النهر فهناك مجالات أساسية يلزم الإهتمام بها

7 - يجب أن تتوافر للسفينة البيانات الملاحية والإرشاد فى الوقت المناسب

8 - توفير وسائل الإتصال وبكفاءة.

9 - إنشاء وتحديث الموانى النهرية وتزويدها بمعدات الشحن والتفريغ المناسبة والإلتزام بقانون البيئة رقم 4 لعدم تلويث النهر.

10 - الإهتمام بالتدريب وأن يكون الملاح فى حالة صحية ونفسية جيدة ويحظى بالتدريب الوافى.

11 - تحديث أسطول النقل النهرى وتجهيزه بمعدات السلامة ووسائل الإنقاذ ومقاومة الحريق مع مراعاة الفحص الفنى للسفينة ومعداتها.

12 - إستيفاء الشهادات الملاحية لأمن السفينة ولأفراد الطاقم ومراعاة تطبيق الإتفاقيات العالمية بشأن السلامة للسفن.

13 - لا يمكن تحسين الأداء دون تحسين أداء السفينة والملاح.

14 - التأمين على كل من بدن السفينة وأفراد طاقمها.

15 - تأمين سلامة النقل النهرى لكل من الأفراد والسفينة بتفعيل القوانين الصادرة بشأن تنظيم الملاحة الداخلية عن طريق الهيئة العامة للنقل النهرى المنشأة بالقرار الجمهورى رقم 647 لسنة 79 المعنية بالسلامة والأمن لصناعة النقل النهرى فى مصر

16 - ضرورة تطوير إنشاء البنية التحتية للموانى والمسارات الملاحية والمراسى النيلية وتشجيع القطاع الخاص للإستثمار فى المجال

17 - بناء وتشغيل الأبنية اللازمة لها للربط بين النقل النهرى ووسائل النقل الأخرى بهدف تحقيق منظومة متكاملة تساير الأنظمة الحديثة للنقل متعدد الوسائط

18 - ربط الموانى مع تعظيم الإستفادة من الطرق الملاحية بعد تطويرها كشريان نقل حيوى للبضائع و لركاب.

19 - تشجيع الإستثمار فى مجال لتصنيع المحلى لبناء وحدات النقل لنهرى مثل الأتوبيس النهرى ووحدات نقل الحاويات حيث تبلغ التصنيع المحلى أكثر من 80%

20 - إنشاء موانى نهرية متخصصة لتداول الحاويات.

21 - تشجيع إستخدام النقل النهرى فى نقل البضائع فى إطار التوجيهات العامة فى مجال النقل لتقديم خدمة تتسم بالجودة والأمن والسلامة حيث أن التشريعات الحالية لا تخدم التوجيهات الخاصة بتطوير خدمات النقل النهرى وتظهر هنا أهمية تعديل التشريعات التى تسمح بمشاركة القطاع الخاص فى تملك مشروعات النقل فى ظل النظم والضوابط التى تراها الدولة

22 - وضع التشريعات الخاصة بتطبيق الأمان والسلامة فى إستخدام مرافق النقل بالإضافة إلى وضع التشريعات الخاصة بالسلامة البيئية فى خدمة النقل

23 - لا يتم تطوير مرفق النقل النهرى بمعزل عن مشاركة القطاع الخاص المستفيد من هذه الخدمة والإعتماد على التصنيع والتوريد المحلى بما يلزم تطوير الوحدات والمعدات والمهمات الخاصة بهذا النشاط والربط بين المجارى الملاحية وشبكة الطرق المحورية

24- العمل على رفع كفاءة الوحدات وعملية الإحلال للوحدات النهرية والرقابة عليها وتأمين سلامتها وزيادة عوامل الأمان والسلامة للوحدات النهرية

دعائنا بالتوفيق للمسئولين والمختصين بإتخاذ القرار المناسب وفى الوقت المناسب حفاظاً على هذا النهر العظيم فى الموقع الإبداعى لمصرنا العزيزة وأثر ذلك على المردود الإقتصادى.

والله الموفق

بعد حادثى ميدان الأزهر وميدان عبد المنعم رياض ..

ميناء الإسكندرية يستقبل أحدث باخرة سياحية فى العالم

إستقبل ميناء الإسكندرية السفينة الضخمة {costa- magiea} وعلى متها ثلاثة آلاف سائح من جنسيات مختلفة علاوة على طاقمها المكون من ثمانمائة بحار، وتعد هذه السفينة والتى ترفع العلم الإيطالى من أكبر السفن السياحية من حيث الضخامة، وفى إطار خطة الهيئة للعمل على تنشيط السياحة أعد العاملون بالميناء إستقبالاً حافلاً للسائحين فى آخر رحلاتها فى هذا الموسم تضمن الإحتفال عروضاً لفرق الرقص الشعبى ومعرضاً لبيع المنتجات الوطنية.

وقد كان فى مقدمة المستقبلين للسفينة اللواء بحرى محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء الإسكندرية واللواء بحرى مصطفى رفعت مدير عام العلاقات العامة بالهيئة.

اللواء محمد يوسف أثناء حوار تليفزيونى



السائحون على رصيف محطة الركاب البحرية

كما قام موظفو العلاقات العامة بالهيئة بتقديم الورود والهدايا للسائحين وقد أعرب السائحون عن سعادتهم البالغة لما شهدوه من حفاوة الإستقبال مؤكدين أنه رغم الأحداث الفردية الحزينة التى حدثت فى الفترة الأخيرة بميدان الأزهر وميدان عبد المنعم رياض إلا أن مصر فى ذاكرتهم دائماً بلد الأمن والأمان وأنهم سعداء بوجودهم فى بلد التاريخ والحضارة.

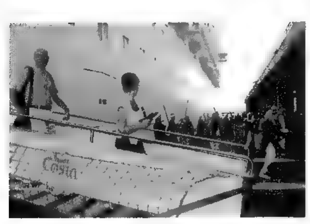
وقد كان خروج السائحون من الميناء خروجاً منظماً حيث أنه بمجرد تراكى السفينة على رصيف محطة الركاب البحرية الجارى تحديثه ونزول الركاب منها توجهوا جميعاً إلى الأوتوبيسات التى كانت فى إستقبالهم والتى تحركت عبر الطريق الشريانى الرئيسى لميناء الإسكندرية لقضاء يوماً بمدينة القاهرة.



ميناء الإسكندرية
حلقة الوصل بين الماضي والحاضر وصورة مشرقة للمستقبل

يعيش الإقتصاد المصرى فترة من أدق الفترات التاريخية على الإطلاق حيث عصر التحولات العنيفة والكيانات العملاقة التي لايحدها حدود . العالم اصبح قرية صغيرة والفضل يعود إلى التقدم المذهل في علوم الإتصالات والمواصلات. والإقتصاد المصرى يعيش مرحلة أقل ما توصف به انها صعبة وخطيرة وتحتاج إلى تكاتف الجميع في شتى المجالات .

الصناعة المحلية اصبحت في مواجهة أغنى البلدان الصناعية فى العالم وبالطبع صارت المنتجات المصرية غريبة في عقر دارها .. القصة اصبحت مثيرة ليس ذلك فحسب بل صارت أخطر مما يتصورها أحد والموانئ أي موانئ في العالم هي الترمومتر الحقيقي الذى يقيس درجة حرارة الإقتصاد القومى وتظهر على شاشاته العديد من التحذيرات والملاحظات للقائمين على الاداء الإقتصادى . فالإقتصاد السليم يعيش على موانئ سليمة والعكس صحيح وطالما ذكرنا الموانى فلابد أن يقفز إلى الذهن ميناء الإسكندرية العملاق الذى تمر به قرابة ٨٠% من تجارة مصر الخارجية إستيراداً وتصديراً.





إستقبال حافل بالورود

بناءً على خطة رشيدة وحكيمة لوزارة النقل وتحت الإشراف المباشر من السيد الدكتور عصام شرف وزير النقل واللواء بحرى شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى واللواء بحرى محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء الإسكندرية كانت عملية تجديد وتطوير الميناء . وقد كان لمشرط الجراح دوراً بارزاً وهاماً في القضاء على التشوهات والعشوائيات التى تراكمت فى الميناء على مدار الزمن.

وحالياً يتم العمل فى ميناء الإسكندرية والدخيلة ويشمل التطوير كل حبة رمل بالميناء ليواكب التطور السريع الهائل فى حركة النقل والتجارة العالمية والتطور الحادث فى كافة وسائل النقل ومعدات الشحن والتفريغ.كما أن هذه الإصلاحات تتم مع مراعاة البعد الحضارى والتاريخى العملاق للميناء ولمدينة الإسكندرية .

فهناك العديد من المشروعات التى تنفذ داخل ميناءى الإسكندرية والدخيلة بدءاً من إستقبال السفن التى تدخل نطاق هيئة ميناء الإسكندرية والتى يتم رصدها وإستقبالها فى المسطح المائى للميناء بإستخدام أحدث وسائل العصر فى تنفيذ مدونة الأمن للموانئ العالمية ورصد السفن المقتربة من الميناء وإنهاء أجراءاتها الجمركية والرقابية ومتعلقاتها وإرتباطاتها المالية بهيئة ميناء الإسكندرية وإنهاء هذه الإجراءات المالية قبل تراكى السفن بالموانى وذلك لتنفيذ مشروع التجارة الإلكترونية وربط الميناء والجهات الحكومية العاملة به مع باقى أعضاء مجتمع الميناء من التوكيلات الملاحية وشركات الملاحة وكافة المتعاملين مع الميناء من خلال شبكة معلومات واحدة تتيح متابعة مراحل تنفيذ الخدمات المختلفة دون الحاجة للتواجد المستمر داخل الميناء.

كذلك مشروع المراقبة الإلكترونية للمسطح المائى والأرضى لميناء الإسكندرية.

كما يتم حالياً تطوير وإعادة تأهيل محطة الركاب البحرية لتمزج تاريخ مدينة الإسكندرية بحاضرها وذلك بالمحافظة على الشكل التاريخى والثقافى لمدينة الإسكندرية مع النهضة التكنولوجية المتمثلة فى المصاعد والسلالم الكهربائية وغيرها من أدوات ووسائل الراحة للركاب والسياح والمسافرين المغادرين والعائدين وكل المتعاملين مع الميناء كذلك الإهتمام بإستقبال زائرى مدينة الإسكندرية فى محطة الركاب البحرية وذلك بتوفير كافتيريا يشاهد من خلالها الزائر المناظر الخلابة التى توفرها حركة الملاحة داخل الميناء من دخول وخروج السفن وإنتقالها وتراكيها على الأرصفة .

وقد كان لميناء الدخيلة أيضاً نصيب من التطوير حيث الإهتمام بالطريق الشريانى الرئيسى داخل الميناء وتطوير الموازين بالميناء وتطوير البوابات وإحلال التكنولوجيا الحديثة حيث السيطرة على الميناء من خلال شبكة مراقبة إلكترونية لمراقبة المسطح الأرضى والمائى للميناء كما سيتم توصيل ميناء الدخيلة بالطريق الدولى السريع من خلال كوبرى عملاق يصل داخل الميناء بالطريق الدولى السريع والطريق الزراعى والصحراوى .





نشأت الديهي يكتب

انطلقت شرارة التغيير وانتهى الأمر
الزهور المجففة والأفكار المحنطة ... وداعاً

- متى تتساقط أوراق الخريف؟
- الإنجازات المزيفة خارج حسابات الوطن
- المستقبل المنشود .. كيف السبيل؟

أشعر بالإختناق التام .. يحاصرني الخوف من كل مكان .. أصحبت كتلة من القلق تسير بلا هدف، صورة المستقبل تكسوها الألوان الداكنة لدرجة السواد، أما الحاضر فلا لون على الإطلاق، صرت لا أقوى على مقاومة الهواجس والصراعات الداخلية، يا سادة .. وطني يعيش ظروفاً غاية في الدقة والخطورة والإستثنائية الجميع يتربص بمقدرات هذا الوطن فالمزيدين غاية في (النفاق) والمعارضين في منتهى (الإستفزاز) وأمريكا تحاول إشعال لفتنة وتوسيع مساحة الخلاف بين الجانبين مستخدمة فى ذلك كل الأوراق وبلا تحفظات وصارت العلاقة الرسمية بين مصر وأمريكا كالعشيقين حال إفتضاح أمرهما فسبحان مغير الأحوال .. اللهم سلم، اللهم سلم، لقد إنفرط عقد الوطن وسرقت حباته حبة حبة أمام الجميع إن وطني يعيش بلا جدول أعمال، بلا أجندة، بلا شكل أو أيديولوچيات بلا ثوابت أو حتى متغيرات، إننا نعيش فى ظل حزمة من العشوائيات المتناقضة إنها حالة فوضى عامة لكنها فيما يبدو فوضى منظمة إنني أتساءل صارخاً ضارباً كفاً بكف لقد وصلت مربة الوطن إلى محطة كريهة وبلا عنوان .. محطة مجهولة غامضة يقف بها غرباء يتربص بالوطن وبمقدراته، فمن الذى أوصلنا إلى هذه المحطة؟ وكيف ولماذا وصلنا؟ وهل من الممكن أن نعاود السير من جديد للوصول إلى محطة واضحة المعالم معلومة التفاصيل تمهيداً للوصول إلى وجهتنا النهائية من خلال جدول أعمال به أولويات الوطن ولكن .. هل نيأس ونلتف الإحباط ونموت كمداً وغيظاً؟ كلا، هكذا تحيا الأوطان لكن لابد من العمل والعمل الشاق المخلص والتحلي بالشجاعة فى مواجهة المخطئين مهما علت مناصبهم وبلغت سطوتهم .. فالحق قوى لكنه يحتاج إلى أقوياء يدافعون عنه والباطل ضعيف حقير مهما بدت عليه ملامح القوة والعنفوان لذلك وبكل قوة وشجاعة أنادى بالتغيير الشامل الجامع: تغيير جميع القواعد والثوابت وحتى المتغيرات تغيير المفردات السياسية المتداولة وتغيير لغة الخطاب العام إننا نحتاج إلى تغيير حتى النخاع .. إن التغيير هو الطريق الوحيد والحتمى للخروج من هذا النفق المظلم الذى طال فيه المسير ولكنه سير إلى الوراء لقد حاصرتنا الكوارث والنوازل .. لقد إنهزمنا من الداخل وتلك هى الكارثة - وصرنا ننتظر معجزة لن تجيء فالشباب الراقص الغاوى المتخنس أبداً لن يستطيع أن يصنع شيئاً لهذا الوطن، وقبل كل ذلك أدعو إلى تغيير الأشخاص فهم الصورة التى تحتاج حقاً إلى إعادة رسم داخل مرسم مجهز لإعداد الصور المبهرة . لكن ذلك [illegible]اً سيرفض إجراء تع[illegible] تلك الصور فهى بالية قديمة لن تقوى على التعديل إذن فلابد من رسم صوراً جديدة بمواصفات جديدة.

إن المسئولين الكبار فى وطن كالزهور المجففة شكلها جميل ورائحتها طيبة، لكنها ميتة بلا روح لا تؤثر ولا تتأثر بالبيئة المحيطة هل نحتفظ بهم كديكور للزينة فقط أم نحتفظ بهم نظراً لإنقراض فصيلة الورود والزهور من الدنيا؟

إن تلك الزهور المجففة لا تحمل أفكاراً محنطة .. والوطن لا يحتاج إلى تلك الأفكار ولا تلك الأزهار إنما يحتاج إلى زهور حية متفتحة ذات رائحة طبيعية جميلة كما يحتاج إلى أفكار حرة جريئة حديثة فهل لنا أن نطمع ونطمح فى تغيير تلك الأزهار المجففة وتلك الأفكار المحنطة من أجل الوطن.

معارك الجمارك

سؤال صريح جداً جداً

لنواجه أنفسنا بالحقيقة ونكون صرحاء مع أنفسنا ومع الغير وبدون حساسية أو إتهامات هل ما تقوم به الوزارات المختلفة والمعنية بميكنة النظم والإجراءات بقصد تسريع وتسهيل الإجراءات وإحكام الرقابة وغيرها هل سيقضى على الممارسات الغير سوية والسلوكيات الغير سوية من بعض الموظفين؟

سؤال نرجو أن يعيش إجابته كل مسئول كبير أو صغير وكل موظف مستقيم وكل موظف غير سوى وإن كانت الإيجابة معروفة مسبقاً.

كلمة حق ..

إستطاعت الجمارك المصرية رغم كل الإنتقادات أن تخطو خطوات هامة نحو التطوير والتحديث حتى صارت الأمور قريبة إلى حد كبير من المعدلات العالمية ولكن لماذا تطول فترة بقاء الحاويات لبعض الأصناف لفترات تجاوز الشهر .. بالتحرى والتدقيق تبين أن السبب ليست الإدارة الجمركية لكنها الجهات الرقابية وعلى وجه الخصوص الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات الغريب أن المستوردين ورجال الأعمال والمنتديات والتجمعات الإقتصادية يعلقون كل تأخير على شماعة الجمارك ونسى الجميع أن (الواردات) هى بيت (السلبيات) لذلك أستأذن قارئى العزيز أن نحجب باب معارك x الجمارك ويكون باب سلبيات x الواردات بدلاً عنه والباب مفتوح لكل الآراء والشكاوى والملاحظات من أجل المشاركة فى وضع منظومة جديدة للعمل بالهيئة المذكورة.



سلبيات X الواردات

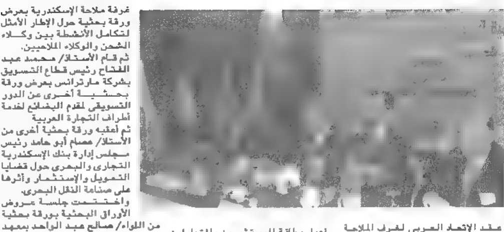
* مستوردو قطع غيار السيارات سواء الوكلاء المعتمدين أو المستوردين العاديين يعانون أشد المعاناة من طول وتعقيد إجراءات الفحص والرقابة التى تصل إلى شهراً كاملاً.
* المواصفات المصرية القياسية

نكتة سخيفة أن يتم رفض صنف فلاتر السيارات ماركة تويوتا والواردة من الشركة الأم إلى الوكلاء بحجة أن الفلاتر غير مطابقة للمواصفات المصرية!! شركة تويوتا العالمية التي تنفق على الأبحاث السنوية أكثر من 20 مليار دولار يتم رفض فلاترها فى مصر ولا تعليق.

* تقوم الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات بالكيل ليس بمكيالين فقط وإنما بمكاييل عديدة قد تصل إلى عدد يوازى عدد مشروع الهيئة حيث يتم تحصيل مبلغ 211 على كل طن شاى مقابل تحليل إشعاعى فى موانى البحر الأحمر بحد أقصى 3000 جنيه ويتم تحصيل 150 جنيه حد أقصى على نفس الأصناف لنفس الجهات بموانى البحر المتوسط ترى متى يتم توحيد المعاملة والقرارات؟
* يتم تحصيل مبلغ 5 جنيه لكل طن شاى رسوم فحص تورد لخزانة الدولة ومبلغ 15 جنيه تحت مسمى مادة 7 يورد للهيئة ألا تتفقون معى أن الميزان مختل ويحتاج إلى وقفة.



ورشة العمل الأولى للإتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية



عقد الإتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية ورشة عمله الأولى تحت رعاية معالي الأستاذ الدكتور/ عصام شرف وزير النقل المصري ومعالي الأستاذ الدكتور/ أحمد جويلي أمين عام مجلس الوحدة الإقتصادية العربية بفندق النيل هيلتون القاهرة يوم 27 إبريل "نيسان" 2005 .

وشارك في ورشة العمل مجموعة متميزة من خبراء النقل البحرى في جمهورية مصر العربية والأكاديمية العربية للنقل البحري وشعبة خدمات النقل الدولي المصرية (EIFFA) فضلاً على السادة أعضاء الإتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية والإتحادات العربية الشقيقة بالإضافة إلى المشاركين من وزارات النقل والتجارة والإقتصاد والبنوك والموانئ العربية والشركات العربية العاملة في مجال النقل البحري وخدماته.

بدأت الجلسة الإفتتاحية للورشة بكلمة من السيد اللواء بحرى/ محمود حاتم القاضي رئيس الإتحاد رحب فيها بالسادة الحضور وأشار إلى أهمية مشروعات النقل البحرى وأثرها على تنمية حركة التجارة العربية البينية ومجهودات الإتحاد نحو السعي لإنشاء شركة ملاحية عربية تربط بين موانئ البحر المتوسط.

كما أكد الأستاذ الدكتور/ أحمد جويلي، أمين عام مجلس الوحدة الإقتصادية العربية على أهمية دور تجارة الخدمات في تنمية التجارة العربية وإستعرض سيادته البيانات والإحصائيات التي تبين حجم التجارة العربية ونموها خلال الفترة السابقة مقارنة بمعدل نمو التجارة العالمية ودور وأهمية النقل البحرى على التجارة العربية.

ثم فتح مجال المناقشة للسادة المشاركين مع السيد أمين عام مجلس الوحدة الإقتصادية العربية حيث عرض السادة المشتركين بعض المشاكل والمصاعب التى تعوق حركة إنسياب البضائع بين الدول العربية وقد أشار سيادته بأهمية تجميع المشاكل الخاصة بحركة التجارة بإستخدام النقل البحرى بين كل دولتين ثم الجلوس سوياً لحلها كما أوضح سيادته أيضاً الجهود المبذولة لعمل بطاقة للمستثمرين والمتعاملين العرب لتسهيل تحركاتهم بين الدول العربية بعضها البعض بدلاً من تأشيرات الدخول لهذه الدول.

كذا أكد سيادته على أهمية توحيد المواصفات والمعايير القياسية للبضائع العربية لسهولة تبادلها بين الدول العربية

وفي نهاية كلمته أبرز الدور الذى يلعبه القطاع الخاص العربى والمستثمرين العرب في مجال نمو الإقتصاد العربي.

وشملت أعمال الجلسة عرض الأوراق البحثية بدأت بورقة بحثية مقدمة من اللواء بحرى/ شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى المصرى والتى أشار فيها إلى أهمية المشروعات العربية المشتركة فى كافة مجالات صناعة النقل البحرى بمفهومها الشامل.

وأعقبه الأستاذ/ جميل بدور مدير التوكيلات الملاحية السورية بإلقاء الضوء على المصاعب التي تجابه إنشاء شركات عربية تعمل فى مجال النقل البحرى العربي وخدماته ثم قام الدكتور/ أحمد عبد المنصف عميد معهد النقل الدولي واللوجستيات بتوضيح الإستراتيجية المطلوبة لتطوير صناعة النقل البحري في العالم العربي.

وأعقبه المهندس/ حسام لهيطه رئيس غرفة ملاحة الإسكندرية بعرض ورقة بحثية حول الإطار الأمثل لتكامل الأنشطة بين وكلاء الشحن والوكلاء الملاحيين.

ثم قام الأستاذ/ محمد عبد الفتاح رئيس قطاع التسويق بشركة مارترانس بعرض ورقة بحثية أخرى عن الدور التسويقي لمقدم البضائع لخدمة أطراف التجارة العربية

ثم أعقبه ورقة بحثية أخرى من الأستاذ/ عصام أبو حامد رئيس مجلس إدارة بنك الإسكندرية التجارى والبحرى حول قضايا التمويل والإستثمار وأثرها على صناعة النقل البحرى.

واختتمت جلسة عروض الأوراق البحثية بورقة بحثية من اللواء/ صالح عبد الواحد بمعهد النقل الدولي واللوجستيات عن التحوية والنقل.

وبعد المناقشات والإستفسارات من السادة الحضور قسم المشاركين في ورشة العمل إلى ثلاث حلقات نقاش الحلقة الأولى برئاسة الأستاذ/ عصام أبو حامد رئيس مجلس إدارة بنك الإسكندرية التجارى والبحرى والحلقة الثانية برئاسة الكابتن/ محمد الدلابيح النائب الثاني لرئيس مجلس إدارة الإتحاد والحلقة الثالثة برئاسة الأستاذ/ إيلي إميل زخور النائب الأول لرئيس الإتحاد وذلك لفحص ودراسة طبيعة إقامة المشروعات العربية المختلفة في مجال النقل البحرى وبحث بعض المصاعب والمشاكل التى تجابهها حيث تم التوصل إلى التوصيات التالية

توصيات حلقة النقاش الأولى:

موضوع الحلقة: إنشاء شركات ملاحية عربية

1- أهمية تغيير وتعديل القوانين والتشريعات التي تحكم التصرفات على بيع ورهن السفن الرافعة للعلم العربي.

2- ضرورة إعداد دراسات الجدوى عن المشروعات الملاحية من خلال مكاتب محايدة ومعتمدة لدى البنوك تقوم بالتحقق من جدوى المشروع إقتصاديا قبل التنفيذ.

3- أهمية مساهمة الصناديق والمؤسسات المالية العربية في توفير مصادر تمويل بفوائد منخفضة لشراء السفن بناءً على دراسات جدوى إقتصادية صادرة من هيئات/ مكاتب متخصصة محايدة.

4- دعم نشاط الشركات الملاحية العربية القائمة حالياً من طريق نقل التجارة العربية البينية بما تحقق فوائض تستخدم كمصدر من مصادر التمويل الذاتي لتطوير الأساطيل العربية جنباً إلى جنب التمويل من المصادر الخارجية

5- إيجاد الفرص لدخول البنوك العربية بالمشاركة لتوفير التمويل لشراء وتصنيع السفن وكذا مشاركتها بنسبة في رؤوس أموال الشركات.

6- رفع كفاءة الترسانات البحرية العربية وتحديثها من جميع الأوجه لبناء الأساطيل العربية وصيانة السفن العابرة ومنح تسهيلات لإصلاح السفن العربية بها

7- تبسيط الإجراءات الإدارية والجمركية فى الموانئ العربية ومنح التسهيلات للسفن العربية.

8- الدعوة إلى عقد إجتماعات مشتركة بين القطاعات المصرفية العربية والقطاعات العاملة في مجال النقل البحرى العربي لتفعيل التعاون بينهم.

9- منح أولوية للسفن الرافعة للأعلام العربية في الملاحة الساحلية وأعمال الخدمات غير الساحلية

10- تشجيع المستثمرين العرب على تصنيع وتملك سفن ناقلات الغاز والوقود.

11- تشجيع إنشاء شركات تكريك عربية

12- التفكير في تنمية الشركات العربية العاملة في مجال بناء سفن الصيد.

13- إنشاء شركات عربية لصناعة وصيانة اليخوت.

توصيات حلقة النقاش الثانية:

موضوع الحلقة: تنمية دور مقدموا البضائع فى العالم العربى

(Freight Forwarder)

1- ضرورة توحيد مسمى الـ (Freight Forwarder) ليكون مقدم البضائع في جميع الدول العربية.

2- الرجوع إلى FIATA للتعريف والإسترشاد بدور وواجبات مقدم البضائع.

3- أهمية وضع الشروط والضوابط من السلطات البحرية بالدول العربية والترخيص بمزاولة هذه المهنة بالموانئ العربية.

4- العمل على إقامة إتحاد عربى لمقدموا البضائع يعمل تحت مظلة مجلس الوحدة الإقتصادية العربية.

توصيات حلقة النقاش الثالثة:

موضوع الحلقة: التسويق البحرى وتكامل شركات خدمات النقل البحرى العربية

1- أهمية إنشاء صندوق لدعم البحوث والتطور في مجال التسويق وتكامل شركات خدمات النقل البحري.

2- إنشاء كيان/ هيئة عربية (مركز معلومات) تقوم بأعمال التسويق لخدمات النقل البحرى وتيسير تبادل المعلومات.

3- تحديث القدرات والإمكانيات لشركات





"نحو تكامل مشروعات النقل البحرى العربى وأثرها على تنمية حركة التجارة العربية البينية" القاهرة - 27 إبريل "نيسان" 2005

تأسيس شركة مصرية سورية لنقل البضائع العامة والركاب والحاويات

خدمات النقل البحرى بالدول العربية طبقاً لمعايير الدولية والإهتمام بالنقل متعدد الوسائط والخدمات اللوجستية

4- منح التسهيلات لإنشاء شركات عربية لإدارة محطات الحاويات والمراسي.

5- الإهتمام بإنشاء شركات عربية للخدمات الغير ساحلية

6- تشجيع المستثمرين البحريين العرب لإنشاء هيئة تصنيف عربية

7- فتح المجال لإنشاء شركات عربية لصيانة وإصلاح المساعدات الملاحية بالدول العربية

8- تشجيع إنشاء شركات لصيانة وإصلاح الحاويات.

9- التوسع فى إنشاء مصانع للبويات ولوازم السفن.

10- إنشاء شركات عربية لإدارة الموانئ العربية.

11- إنشاء شركات عربية للتسويق وإبرام العقود لأنشطة النقل البحرى المختلفة.

12- إنشاء مراكز للوجستيات فى الموانئ العربية

13- إنشاء شركات عربية لمكافحة التلوث البحرى.

14- إنشاء شركات عربية لشحن وتفريغ

15- إنشاء شركات عربية لتسويق العمالة البحرية العربية

16- إنشاء شركات عربية لتموين السفن.

اللواء/ شيرين حسن

وقام السيد اللواء شيرين حسن وكيل أول وزارة النقل ورئيس قطاع النقل البحرى بتقديم نبذة عن إقامة مشروعات عربية مشتركة فى مجال صناعة النقل البحرى فى إطار الإتجاهات العالمية للتطور فى النقل البحرى والموانى البحرية وتكلم أيضاً عن آفاق التعاون الممكن فى صناعة النقل البحرى العربى إستغلالاً للتطورات الحالية نسردها فيما يلى

**** موضوعات تعاون يمكن أن تتم فوراً ولا تحتاج إلى إستثمارات ضخمة أو تصديق حكومى**

موضوعات تعاون هامة وحتمية وتحتاج إلى إستثمارات ضخمة أو تصديقات قانونية أو نيابية

موضوعات تعاون يمكن أن تتم فوراً ولا تحتاج إلى إستثمارات ضخمة أو تصديق حكومى

* تبادل النشرات الجومائية ومعلومات الطقس والمد والجزر
* تبادل الخرائط البحرية وتصحيحاتها (دورياً أو عند صدور تصحيح هام).
* الإخطار على التوازى لأى قرار يصدر من دولة عربية أو إلى منظمة عالمية مثال أبو ظبى أو الإمارات منعت سفن دول معينة من دخول موانيها
* الإخطار عن توقيع الإتفاقيات الثنائية
* الإخطار عن فرص التدريب فى المعاهد البحرية.
* تنسيق المواقف قبل حضور المؤتمرات الدولية.
* الإخطار عن نتائج التفتيش فى إتفاقيات رقابة دولة الميناء لكل الدول العربية.
* التنسيق فى مجال تجهيز وإعداد وتنفيذ المساعدات الملاحية
* تنفيذ المؤتمر الملاحى الدائم.
* الإشتراك فى معلومات البحث والإنقاذ والإخطار عن حوادث غرق السفن وتبادل نتائج التحقيق لنشر الخبرات على أن تبدأ مصر إعتباراً من 2006 فى نشر معلومات الإنقاذ فى البحرين المتوسط والأحمر.
* رفع كفاءة وتدريب الغطاسين والأفراد ذوى المهارات الخاصة المطلوبين فى أعمال البحث والإنقاذ.

موضوعات تعاون يمكن أن تتم فوراً ولا تحتاج إلى إستثمارات ضخمة أو تصديق حكومى

* إخطار الدول العربية بالعمالة العربية البحرية الموجودة فى الدول الأخرى.
* منح أولوية للسفن رافعة الأعلام العربية فى الملاحة الساحلية وأعمال الخدمات غير الساحلية فى حالة عدم توفر السفن الوطنية لكل دولة.
* تنسيق المواقف فى المؤتمرات العالمية الدولية والإقليمية (المؤتمر الميناثى الإفريقى ...)
* ترشيح عربى لمناصب فى المنظمات العالمية
* تبادل نتائج البحوث البحرية والهيدروجرافية وهندسة الشواطئ وهندسة الموانئ.

موضوعات تعاون هامة وحتمية وتحتاج إلى إستثمارات ضخمة أو تصديقات قانونية أو نيابية

* صناعة السفن خاصة ناقلات الغاز والوقود.
* توقيع إتفاقية التعاون فى مجال النقل البحرى.
* إنشاء محطة حاويات تدار بواسطة شركات عربية.
* التعاون فى توفير سفن الخدمات الغير ساحلية
* إنشاء شركة عربية متحدة للخدمات الغير ساحلية بسابق نجاح شركات عربية مثل الشركة العربية المتحدة سوميد
* إعطاء تسهيلات للسفن العربية عند الإصلاح فى الترسانات العربية
* إنشاء هيئة تصنيف عربية.
* إنشاء شركة لصيانة وإصلاح المعدات والمساعدات الملاحية الأرضية والمركبة على سفن.
* إنشاء شركة تأمين بحرى عربية
* إنشاء شركات صيانة وإصلاح حاويات.
* إنشاء شركات تكريك
* التعاون فى بناء سفن الصيد.
* إنشاء مصانع بويات بحرية وارمة وحبال وجميع اللوازم .... العربية الجعرافى

موضوعات تعاون هامة وحتمية وتحتاج إلى إستثمارات ضخمة أو تصديقات قانونية أو نيابية

* إنشاء شركات إدارة موانئ.
* إنشاء شركات تنمية وتسويق وجذب مستثمرين وإدارة عقود مشروعات وأنشطة نقل بحرى.
* إنشاء شركات تكنولوچيا إتصالات ونظم معلومات بحرية.
* إنشاء مراكز لوچستيات
* إنشاء شركات مكافحة تلوث بحرى
* إنشاء شركات شحن وتفريغ عربية
* إنشاء شركات تسويق عمالة بحرية
* صناعة وإصلاح وقزقات وسياحة يخوت.
* توحيد مواقف الدول العربية فى مجال تحرير الخدمات فى صناعة النقل البحرى.

ملحوظة. بدأت الدول الإفريقية فى توحيد موقفها من دراسة تحرير الخدمات البحرية إستعداداً للزحف الأوروبى والأسيوى ومطلوب مناقشة الدول العربية مجتمعة فى موقف تحرير الخدمات البحرية على ألا تقتصر على الخدمات المقدمة داخل الموانئ فقط

* الإستثمار فى مجال إنشاء الموانئ التخصصية وإدارتها.
* الإستثمار فى إنشاء شركات نقل الركاب واللحوم الحية.
* إنشاء شركات تموين سفن.

وإن إجتماعنا اليوم هو دليل على الإهتمام بتقوية الروابط والمصالح المشتركة بين الدول العربية فى مجال صناعة النقل البحرى فى وقت نحن أحوج ما نكون إلى تعزيز هذا التعاون فى ظل تحديات العولمة وثورة المعلومات والإتصالات والتكتلات الإقليمية والدولية.

وفى الختام ... أتقدم بالشكر إلى رئيس وأعضاء الإتحاد العربى لغرف الملاحة العربية وإلى رؤساء وأعضاء جميع الإتحادات البحرية العربية وإلى القطاع الخاص وإلى قطاع النقل البحرى للدول العربية على كافة الجهود المبذولة لعقد هذا الإجتماع، وأتمنى لإجتماعنا النجاح والوصول إلى القرارات المرجوة.

***







وللأسماك أيضاً علاج بالمستشفيات

على الساحل الجنوبي لكوريا الجنوبية أنشأ كوري وزوجته أول مستشفى في العالم لعلاج الأسماك وذلك بعد الحصول على موافقة وزارة الشئون البحرية والمصايد الكورية..

المستشفى تهدف إلى منع إنتشار الأمراض التي تقضي على بعض مزارع الأسماك المنتشرة على طول الساحل وسيقوم عليها مجموعة من الأطباء البيطريين المتخصصين في أمراض الأسماك.

المقعد الذكي .. مخبر سري:

يتابع باحثون بريطانيون الآن تطوير مقعد ذكي يمكنه مساعدة طاقم الطائرات في رصد الإهابيين الذين يصيبهم التوتر أو الركاب الذين يهددهم إحتمال الإصابة بالجلطات وينتظر أن يزود المقعد بأجهزة إستشعار تعمل بالضغط وتتصل بأجهزة كمبيوتر لتقييم سلوك شاغل المقعد وعندما يظهر لطاقم الطائرة تحذير على شاشة الكمبيوتر يشير إلى وجود سلوك مريب يصدر من أي راكب يمكنهم مراقبته.

صدق أو لا تصدق

* أن ماركوني إخترع الإذاعة سنة 1896م بعد أن تخطى عمره الستين عاماً
* وأن الكندي جون تورمان رشح نفسه 41 مرة في إنتخابات مختلفة وخسر فيها جميعاً
* وأن فيلم (النور الساطع) لشارلي شابلن عام 1952 فاز بجائزة أوسكار لأفضل موسيقى تصويرية بعد مرور 21 عاماً على عرضه الأول.

مواقع تهمك على الإنترنت

موسوعة فضائية مجانية

هذا البرنامج الذي يحمل إسم stellatium يعد موسوعة فضائية شيقة مدعمة بالصور والمعلومات لهواة علم الفلك ويمكنك من خلال البرنامج التعرف على النجوم وأسمائها والكواكب والأقمار الصناعية، إلى جانب أوقات الخسوف والكسوف بدقة وللتعرف أيضاً على بعض التغيرات المناخية. وأكثر ما يميز هذا البرنامج الرائع أنه فضلاً عن كونه مجانياً فإنه مفتوح المصدر لكونه يعمل على العديد من الأنظمة منها ويندوز ولينكس ويمكن الحصول عليه من موقعه على الإنترنت: stellarium - Free .Fr

شرح الدروس برحلة قطار في تونس:

بدأت تجربة جديدة في مجال التعليم بإحدى المدارس التونسية وذلك بشرح الدروس للتلاميذ في عربات القطار وتدور الفكرة الجديدة حول تقديم دروس التاريخ والجغرافيا لتلاميذ المدرسة في رحلة بالقطار من العاصمة تونس إلى شمال البلاد وشارك في هذه الرحلة نحو 28 تلميذاً تلقوا طوال مدة السفر دروساً في مادتي التاريخ والجغرافيا بهدف إبعاد التلاميذ عن جو الفصل المغلق إلى فضاء أوسع وتعريفهم بالخصائص التاريخية والجغرافية لأهم المدن التي يمر بها القطار

الرقم القياسي وعملية زرع القلب:

إحتفل مواطن صيني يدعى يانج بعيد ميلاده الثالث عشر بعد عملية زرع القلب التي أجريت له مسجلاً رقماً قياسياً جديداً في مدة البقاء على قيد الحياة بعد تلك الجراحة الخطيرة وكان الرقم السابق هو 11 عاماً وثمانية أشهر .. عانى المواطن الصيني مرضاً خطيراً في القلب مما استلزم إخضاعه للجراحة عام 1992 م وبعد عام واحد فقط من إجراء العملية أقدم يانج على الزواج..

من عالم الرياضة

* سجل اللاعب البرازيلي بيليه أكبر عدد من الأهداف حيث سجل 1281 هدفاً في 1363 مباراة.
* في مباريات الجودو يكون زمن مباراة الدور التمهيدي 6 دقائق ونصف النهائي 8 دقائق والنهائي 10 دقائق.

دنيا المرأة

لك يا سيدتي

★ للمحافظة على جمالك

كريم للقضاء على تجاعيد الوجه ومنع ظهورها مكون من أوقية من اللانولين يذاب على نار هادئة ثم يضاف إليها قدر كاف من زيت اللوز حتى يصير اللانولين سهل التوزيع على الوجه مثل أي سائل وهذا المسحوق يمكن إستخدامه أيضاً للقضاء على خشونة الكوعين ولنعومة اليدين والقدمين

★إزالة النمش والكلف والبقع في الوجه

- إذا مضغ حب العزيز ودهن به الوجه أزال الكلف به ونظف البقع منه
- إذا دق الفول ناعماً مع البصل وعجن بالخل الجيد وخلط كالمرهم ثم يطلى به الكلف والنمش والبهق
- إذا سحق قشر الرمان وخلط بالعسل النحل ثم طلى به أثر الجدري بالوجه أزاله
- إذا خلط بذر الكتان واللوز بعد دقهما جيداً وخلط المزيج مع الخل وطلى به الوجه كان جيداً لمعالجة البقع به
- إذا عصر البصل ثم مزج العصير مع الخل ودهن به النمش والكلف في الوجه إزاله

★إزالة إنكسارات الجلد عند أركان العين ومعالجة إنتفاخ وإحمرار العين

- تعالج بواسطة قطعة من الشاش بها بعض الخبز المسقي في لبن مضاف إليه بعض نقط من زيت اللوز ووضعها كمضادة فوق العينين وهما مغمضتين لمدة عشرين دقيقة .
- تستعمل شرائح الخيار بوضعها على العين لمدة دقائق ثم إستبدالها بأخرى . هذه الوصفة نافعة لإزالة الإنتفاخ بالعين ومعالجة ما بها من إحمرار ناتج عن الإجهاد أو الإرهاق

★ للمحافظة على جلد اليدين

- لكي تحتفظي ببياض يديك فيجب دعكها من وقت لآخر "بتفل" القهوة قبل أن تجف تماماً.
- إذا كان جلد يديك جافاً يميل إلى التقشف فيجب دهنه كل مساء قبل النوم بجلسرين ثم ترتدي بعد ذلك قفاز حتى لا تتلوث الأغطية .. وقد يستمر ذلك لعدة أيام

★ للتخلص من الجيوب تحت العينين

- الإقلال من تناول الدهون والمخللات
- شرب ستة أكواب من الماء يومياً.

★ للتخلص من لمعان الأنف

- لعلاج ذلك يدعك الأنف يومياً بقطعة من البطاطس النيئة ثم غسلها بفرشاه الحلاقة بالماء والصابون في حركة دائرية ثم مسحها بعد تجفيفها بماء الورد، مع الإمتناع عن تناول المخللات والأطباق الرسمية صعبة الهضم وعدم الإكثار من تناول المشروبات الساخنة.

★ معالجة تجاعيد العنق وذلك عن طريق التمارين الآتية

- شد الرأس إلى الوراء عدة مرات يومياً
- التربيت على اللغد نفسه بوجه اليد عدة مرات يومياً.
- لف اللسان إلى الوراء في إتجاه الزور
- السير دائماً برأس مرفوع
- عمل مساج (تدليك) للعنق يومياً بكريم مغذ للبشرة.

وصفات تستخدم لمعالجة سقوط الشعر

- يستخدم عصير الجرجير لإنبات الشعر بالخلط بمقدار معادل له من الكحول الأبيض وأوراق زهر الورد أو زيت الورد لتحسين رائحة المزيج ثم يدلك بها الرأس يومياً .
- إذا أخذت قشور الثوم ثم قليت في الزيت ودهن الشعر فإنه يمنع سقوطه

وصفة تفيد في معالجة قشرة الرأس:

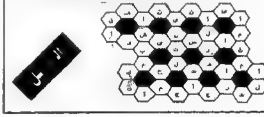
تفرم أربعة رؤوس من الثوم فرماً ناعماً وتوضع مع كمية من الكحول في زجاجة محكمة السد تترك في الشمس لمدة عشرة أيام ثم تصفى ويدلك بها جلد الرأس مرتين في اليوم

مسار

إليك عزيزي القارئ: هذه الكلمات سداسية الحروف والمطلوب وضعها في هذا القرص لعسل النحل حول العين المعلومة بالعسل على أن يكون إتجاه وضع الحروف مع دوران عقارب الساعة .. ووضعنا حرف (أ) لتبدأ منه للتيسير.



أرجائه - التزام - أشواقه - السنين - نيشاني - تاج محل - عمالتكم - يبيعا لقم - مهارات - الأيام - تلك سره.





KID'S OF THE YEAR



From Mam & Dad
Happy Birthday
to
Eva



From Dad & Grandma
Happy Birthday
to
Nada



From Mam & Dad
Happy Birthday
to
Nazli

تهنئة من الأعماق



أصــدر

السيد الدكتور / ممدوح البلتاجي

وزير الشباب القرار الوزاري رقم 208 لسنة 2005 بتعيين

اللواء بحرى / شريف على حجازى

رئيساً لفرع الإتحاد المصرى للغوص والإنقاذ بمدينة الإسكندرية ومما هو جدير بالذكر أن اللواء/ شريف من أوائل الممارسين لرياضة الغوص وساهم فى إنشاء الإتحاد المصرى للغوص عام 1984 وسبق تعيينه لمدة دورتين بمجلس إدارة الإتحاد، وتم وضع خطة طموحة للإرتقاء بمستوى أداء أندية الإسكندرية مع زيادة عدد الأندية الممارسة، وذلك تحت إشراف المدير الفنى للإتحاد

الكابتن / نبيل الشاذلى

السباح الدولى العالمى

وأسرة تحرير المجلة وجميع العاملين بها يهنئون

اللواء بحرى / شريف حجازى

بهذا المنصب الرفيع والثقة الغالية التى أولاها سيادته

الدكتور ممدوح البلتاجى وزير الشباب

مجتمع إنترناشيونال

ألف مبروك



تهنئة من الدكتور نجيب العسكرى للدكتور محمد علوش
بمناسبة حصوله على درجة الماجستير فى جراحة الأوعية الدموية بتقدير ممتاز



العريس/ سامح على الشريف
والعروس/ هبة حسن عبد ربه
ألف مبروك



العريس/ محمد موسى قطب والعروس/ حسناء مصطفى
ألف مبروك





شمعتان
الزميل العزيز الأستاذ محمد عيد
يهنئ حفيدته الغالية فريدة إسماعيل
بعيد ميلادها الثانى
ألف مبروك



سلمى خالد

محمد صبرى الجميزى



هاجر صبرى الجميزى